GŁOS SĄDOWNICTWA

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM SPOŁECZNO-PRAWNYM I ZAWODOWYM

NACZELNY ORGAN PRASOWY ZRZESZENIA SĘDZIÓW I PROKURATORÓW R. P.
(WYDAWNICTWO ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZRZESZENIA).

Rok VIII. LISTOPAD — 1936 Nr. 11

Od Redakcji

Z chwilą, gdy „Głos Sądownictwa" stał się naczelnym organem prasowym Zrzeszenia Sędziów i Prokuratorów, obejmującym swoim zasięgiem całe zrzeszone sądownictwo polskie, uznaliśmy za zbędne dalsze wydawanie t. zw. numerów regionalnych (wzorem Lubelskiego i Wileńskiego). Otwartą zato pozostaje kwestia poświęcania od czasu do czasu specjalnych numerów naszego wydawnictwa poszczególnym zagadnieniom prawnym w skali ogólnonarodowej czy też ogólnopaństwowej. Do takich ze względu na ich aktualność i wagę należą w pierwszym rzędzie zagadnienia **prawnomorskie**, *związane z posiadaniem przez nas wybrzeża Bałtyku, niewielkiego coprawda, tak jednak dla każdego Polaka bliskiego i tak jednocześnie wielką w naszym życiu ekonomicznym i politycznym odgrywającego rolę. Problemy* **prawnomorskie** *wysuwają się coraz bardziej na czoło innych poważnych zagadnień chwili bieżącej a mimo to, jak dotąd, są one dla ogółu prawników polskich przeważnie obce a w każdym razie mało znane. Te szare, codzienne zagadnienia, dotyczące przede wszystkim handlu, transportu, pracy na naszym morskim odcinku, wymagają spopularyzowania ich wśród polskiego prawnictwa, a następnie rozbudzenia zainteresowania się nimi—na tle niedoskonałego, przeważnie obcego, odnośnego obowiązującego ustawodawstwa—pod kątem widzenia legis ferendae.*

W tym celu przy wybitnej pomocy Koła Gdyńskiego Zrzeszenia S. i P., które zgromadziło do pracy zbiorowej cały zastęp fachowców, w chwili gdy wyrósł w Gdyni potężny nowy gmach sądów, koncentrujący nasz morski wymiar sprawiedliwości, wypuszczamy w świat

NUMER MORSKI

JÓZEF IGNACY PARCZEWSKI
Prezes Sądu Okręgowego w Gdyni

Historia rozwoju sądownictwa w Gdyni i na polskim wybrzeżu

I. Sądownictwo na polskim wybrzeżu po objęciu go przez władze Rzeczypospolitej zostało na razie zorganizowane według podziału terytorialnego i rzeczowego, jaki istniał w czasie przynależności tego obszaru do Rzeszy Niemieckiej; pod tym względem nie było żadnej różnicy pomiędzy krajem nadmorskim, a resztą włączonego do Państwa Polskiego Pomorza; tak więc dla terenów, bezpośrednio do morza przylegających, właściwymi się stały: Sądy Powiatowe w Wejherowie i w Pucku oraz Sąd Okręgowy w Starogardzie.

O ile chodzi o działalność tych sądów, to — rzecz oczywista — morze, a zwłaszcza ta okoliczność, że tak niewielki skrawek wybrzeża przypadł Rzeczypospolitej Polskiej, nadały jej odrazu odrębny charakter. A więc powstaje duży ruch spraw w Wydziałach hipotecznych obu wyżej wskazanych sądów grodzkich, odbywa się bowiem wzmożona sprzedaż terenów i nabywanie parcel przez osoby i instytucje z całego obszaru Państwa; a więc, w myśl § 18 Rozporządzenia Ministra b. Dzielnicy Pruskiej z dnia 18.I. 1921 r. (poz. 58) — przy Sądzie Powiatowym w Wejherowie powstaje Wydział rejestracji statków handlowych morskich, przy czym sędzia rejestracyjny tego sądu zostaje na mocy § 4 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3.IV. 1922 r. (poz. 258) o utworzeniu Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku również kierownikiem Wydziału rejestracyjnego tego Urzędu; wreszcie — ustawa sejmowa z dn. 18.III. 1925 r. (poz. 243) o izbach Morskich powołuje do życia Izbę Morską przy Sądzie Powiatowym w Wejherowie oraz Izbę Odwoławczą przy Sądzie Okręgowym w Starogardzie, a jednocześnie tworzy również w Gdańsku Izbę Morską do badania awarii, czyli wypadków morskich, w obrębie portu oraz wód terytorialnych gdańskich przy Urzędzie Marynarki Handlowej Komisariatu Generalnego Rz. P., poddając ją jurysdykcji Izby Odwoławczej w Starogardzie.

Odrębności atoli, o których wyżej, posiadają charakter sporadyczny, a dopiero powstanie i rozwój portu w Gdyni oraz skutek tego zjawiska — zorganizowanie gdyńskiego okręgu sądowego — wyodrębnia już sądownictwo nadmorskie w bardzo silnym stopniu, jako sądownictwo, którego działalność posiada specjalny charakter i odbywa się w specyficznych warunkach.

II. W Gdyni powstał przede wszystkim Sąd Powiatowy. Utworzenie tam Sądu Powiatowego staje się w r. 1927 wprost palącą potrzebą; podkreśla to w uchwałach swych Rada Miejska młodej Gdyni, zaznaczając jednak, że miasto, utrzymujące się z kredytów i subwencyj, nie jest w stanie niestety przejąć na siebie wydatków rzeczowych nowego sądu, to też zmuszone jest prosić o utworzenie Sądu w Gdyni na wyłączny koszt Państwa. Potrzebę tę rozumiało doskonale Ministerstwo Sprawiedliwości, czego dowodem jest pismo z dn. 11.V. 1927 r., wystosowane przez Ministra Sprawiedliwości do Prezesa Rady Ministrów, w którym podkreśla się, że „sprawa otwarcia Sądu Powiatowego jest nagląca" i zauważa się, że „jest to chyba jedyny port w Europie, a nawet w innych częściach świata, który nie posiada Sądu".

Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 28.XII. 1927 r. (poz. 1001) został wreszcie utworzony Sąd Powiatowy w Gdyni z dniem 1.I. 1928 r., przy czym okręg jego powstał z części obszaru, dla którego był właściwy Sąd Powiatowy w Wejherowie. Na początku obsada Sądu Powiatowego w Gdyni ustalona została na — 1 sędziego, 3 urzędników sądowych, 1 komornika i 1 woźnego, lecz już w październiku 1928 r. Ministerstwo zmuszone było ustalić obsadę na 3 sędziów, 9-ciu urzędników (bez komorników) i 2 woźnych. Pierwszym Kierownikiem Sądu Powiatowego w Gdyni był sędzia Zygfryd Powałowski.

W dniu 6 stycznia 1928 r. odbyło się otwarcie i poświęcenie tego pierwszego gdyńskiego Sądu, przy czym ówczesny Prezes Sądu Apelacyjnego w Toruniu Ruszczyński w przemówieniu swym zaznaczył: „Rozporządzenie p. Prezydenta Rzeczypospolitej ustanawia Sąd Powiatowy w Gdyni i określa obwód, na który działalność jego się rozciąga. Jako dzień poświęcenia i otwarcia tego nowego sądu wybrałem dzień dzisiejszy, dzień 6-go stycznia, ponieważ ma on dla polskich Ziem Zachodnich, a mianowicie dla obwodów apelacyjnych Poznańskiego i Pomorskiego, historyczne znaczenie. W tym bowiem dniu, lat temu ośm — tj. w roku 1920, w sali tronowej Zamku Poznańskiego składali przysięgę ci wszyscy sędziowie, prokuratorowie i urzędnicy sądowi, którzy od dnia następnego mieli przejąć wymiar sprawiedliwości na ziemiach zachodnich odrodzonej Polski. Okres ośmioletni, oglądany przez pryzmat historii, jest krótki, ale oceniony z punktu widzenia tworzącej się młodej państwowości polskiej pełen jest na szeroką miarę zakreślonych poczynań i doświadczeń, a mierzony miarą wybrzeża i morza polskiego ma wprost epokowe i przełomowe znaczenie. Gdynia — przed ośmiu laty mała i małoznaczna osada rybacka — rozrasta się w tym czasie do rozmiarów głównego miasta portowego Polski i buduje port, jeden z największych na Bałtyku, który po ukończeniu poprowadzi nie miasto tylko i wybrzeże, ale kraj cały na wodne szlaki światowe, niosąc mu dobrobyt, wielkość i potęgę. W Gdyni więc — zgodnie z naturalnym rozwojem stosunków — gromadzą się rozmaite urzędy państwowe, powstają banki i instytucje gospodarcze. Do dnia dzisiejszego nie było między tymi urzędami i instytucjami — sądu, jakkolwiek potrzeba jego była pilna i nagląca. Przeczytane na wstępie rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej brakowi temu zaradza. Sąd wprawdzie jest mały i nie we własnym wspaniałym mieści się gmachu, ale mimo to spełni swe zadanie, jeżeli tych, co w nim urzędować będą, ożywiać będzie niezłomna wola ofiarnej służby dla Ojczyzny. Starałem się wybrać na pierwszych pracowników sądowych w Gdyni takich ludzi, którzy swą dotychczasową działalnością dają gwarancję, że zadanie swe zrozumieją i sprostać mu potrafią. Z mej zaś strony zapewnić mogę jak najdalej idącą pomoc w udoskonaleniu tego stanu i w rozwoju instytucyj sądowych w Gdyni, do czego w pierwszym rzędzie należeć będzie budowa własnego gmachu, w którym mieścić się ma także sąd okręgowy". W dalszym ciągu swego przemówienia Prezes Sądu Apelacyjnego mówił o pełnym zrozumieniu potrzeb wybrzeża przez Ministerstwo Sprawiedliwości i ówczesnego Ministra p. Meysztowicza, o niezmordowanych wysiłkach Prezesa Sądu Okręgowego w Starogardzie p. Jackowskiego, wreszcie o dużych usługach, oddanych przez adwokata i notariusza p. Ewert-Krzemieniewskiego, który już w 1926 r. pierwszy osiedlił się w Gdyni.

Praca Sądu Powiatowego w Gdyni odbywała się na początku w warunkach bardzo niepomyślnych. Sąd Powiatowy otrzymał lokal w budynku

hotelowym inż. Pętkowskiego przy ul. 10 lutego: w tymże budynku mieściła się hurtownia monopolu spirytusowego z odległymi o 15 mtr. składnicami, co wytwarzało niebezpieczeństwo pożaru, a tymczasem pomieszczenie dla ksiąg wieczystych żadnego zabezpieczenia przeciwpożarowego nie posiadało; z sieni, prowadzącej do lokalu sądowego, schodziło się również do suteren, zamieszkałych przez niezamożną ludność miasta. Kierownik Sądu uskarża się na brak lamp (urzędnicy pracują na razie przy świecach), na brak szuflad w stołach, na przechodzenie z holu osób niepowołanych korytarzem sądowym, wreszcie na niedostateczną obsadę Sądu w związku z tempem pracy w Gdyni i „milionowymi inwestycjami" Skarbu Państwa. Stopniowo tuszują się niewygody i usterki lokalu; umowa z inż. Pętkowskim parokrotnie ulega zmianie w kierunku rozszerzenia lokalu sądowego, a obsada Sądu — jak już zaznaczyłem — rośnie szybko, jednak nie tak szybko, jak rośnie Gdynia i wzrasta ilość pracy. Bez przesady można powiedzieć, że agendy Sądu Grodzkiego (początkowo Powiatowego) w Gdyni rozwijały się w tempie iście amerykańskim, to też już 15 lutego 1932 r. etaty tego Sądu zostają rozszerzone do 8 sędziów, 33 urzędników (z komornikami) i 4 woźnych.

Rozporządzenie Ministra Przem. i Handlu oraz Ministra Spraw Wewn. wydane w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości z dnia 26.VI. 1929 r. (poz. 450) nadaje nowe brzmienie § 18 rozporządzenia Ministra b. Dzielnicy Pruskiej z 1921 roku, według którego cała rejestracja statków handlowych morskich w Gdyni i w Gdańsku przechodzi z dniem 21 sierpnia 1929 r. do Sądu Grodzkiego w Gdyni (Oddział rejestracji stat. h. m.). Wreszcie, ustawa z dn. 21.II. 1930 r. (poz. 126) i rozporządzenie p. Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 30.X. 1930 r. (poz. 600) tworzą Izbę Morską I instancji przy Sądzie Grodzkim w Gdyni oraz Izbę Morską Odwoławczą przy Wydziale zamiejscowym starogardzkiego Sądu Okręgowego w Gdyni, znosząc równocześnie Izby Morskie przy Sądzie Grodzkim w Wejherowie i przy Sądzie Okręgowym w Starogardzie.

W dniu 1.XII. 1931 r. Sąd Grodzki w Gdyni przeprowadza się do nowego budynku, wzniesionego przez firmę „Inż. K. Krzyżanowski i S-ka" przy ul. Mściwoja (dawniej Kołłątaja) w pobliżu głównej poczty, na podstawie umowy, zawartej z czynnikami kierowniczymi wymiaru sprawiedliwości, a więc przystosowanego już w pewnym stopniu do wymogów sądownictwa. W tymże budynku również od 1.XII. 1931 r. mieszczą się: Wydział zamiejscowy starogardzkiego Sądu Okręgowego w Gdyni i Oddział zamiejscowy Prokuratury. Sąd Grodzki otrzymuje tu już 19 ubikacyj i 2 sale rozpraw. W międzyczasie kierownictwo Sądu Grodzkiego w Gdyni sprawują: Sędzia Dr. Władysław Potoniec (XI.1930 r. — IV. 1934 r.) i Sędzia Dr. Michał Miętus — do jesieni 1935 r. W końcu maja 1936 r. Sąd Grodzki w Gdyni przeprowadza się wraz z Sądem Okręgowym i Prokuraturą do stanowiącego już własność Skarbu Państwa nowego gmachu, wybudowanego w 1935 roku. Sąd Grodzki otrzymuje tu specjalny blok z osobnym wejściem od ulicy Jana z Kolna; w bloku tym mieszczą się 4 sale rozpraw, dostateczna ilość ubikacyj i lokale dla 4-ch kancelaryj komorniczych, poza tym są pewne możliwości rozszerzenia tych pomieszczeń w przyszłości.

Jak więc wynika z powyższego, zewnętrzne warunki pracy w Sądzie Grodzkim daleko odbiegły od tych, jakie istniały w 1928 roku. Niestety, jednak zbyt mało odbiegły wewnętrzne warunki pracy, a mianowicie obciążenie sędziów i urzędników; jeżeli zaś chodzi o rok 1932-gi, to

stwierdzić należy, że w porównaniu z tym okresem nastąpiło nawet pogorszenie, gdy bowiem ludność Wielkiej Gdyni zwiększyła się od tego czasu więcej niż w dwójnasób, obsada Sądu Grodzkiego, o ile chodzi o urzędników sądowych, nawet się zmniejszyła; to też tylko wielkiej pracowitości i ofiarności sędziów grodzkich, pełniących ich obowiązki asesorów, oraz urzędników sądowych, tudzież takim wyjątkowym zjawiskom, jak ogłaszane od czasu do czasu amnestie, zawdzięczać należy, że Sąd Grodzki w Gdyni pracował i pracuje na ogół sprawnie i że nie powstają w nim znaczniejsze zaległości. A tymczasem praca w tym sądzie odbywa się w niezwykle trudnych warunkach, na nim bowiem, jako na najbardziej do życie codziennego zbliżonym sądzie, przede wszystkim odbija się i nadzwyczajna fluktuacja ludności Gdyni i nerwowe tempo życia dużego portu oraz miasta portowego. Miejmy nadzieję, że poprawa sytuacji finansowej państwa, która się rozpoczęła, pozwoli w niedalekiej przyszłości na doprowadzenie Sądów gdyńskich do normalnego pod każdym względem stanu.

III. Prawie równocześnie z utworzeniem Sądu Powiatowego (Grodzkiego) w Gdyni czynione były wysiłki, by zbliżyć do ludności nadmorskiej, a przede wszystkim — do powstającej w szybkim tempie Gdyni sądownictwo wyższe — Sąd Okręgowy.

Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 24.XII. 1928 r. poz. 948 powołuje do życia z dniem 1 stycznia 1929 r. zamiejscowy wydział karny starogardzkiego Sądu Okręgowego z siedzibą w Wejherowie (w gmachu Sądu Grodzkiego) w składzie na razie — dwóch sędziów okręgowych, z których jeden — syn ziemi kaszubskiej Dr. Juliusz Pobłocki staje na czele tego Wydziału jako jego przewodniczący. Równocześnie powstaje w Wejherowie Oddział zamiejscowy starogardzkiej Prokuratury, którym kierują: na początku wiceprokurator Wawrzyniec Smólski, a następnie — wiceprokurator Franciszek Szulc. Niedługo po tym rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 7.XI. 1929r. (poz. 573) tworzy Zamiejscowy wydział cywilny starogardzkiego Sądu Okręgowego z siedzibą w Gdyni. Wydział ten rozpoczyna swe urzędowanie z dn. 1 grudnia 1929 r. w domu kapitanostwa Schmidtów przy ul. Starowiejskiej; jego przewodniczącym był wiceprezes Edward Heidrich. Od dnia 1.XII. 1931r. oba wyżej wskazane Wydziały połączone zostały w jeden Wydział Zamiejscowy Sądu Okręgowego w Starogardzie, który rozpoczął swe urzędowanie w Gdyni w nowowybudowanym przez firmę „Inż. K. Krzyżanowski i S-ka" przy ul. Mściwoja budynku, o którym już wyżej wspomniałem; do tego budynku przeprowadził się również z Wejherowa Oddział zamiejscowy Prokuratury oraz z domu inż. Pętkowskiego — Sąd Grodzki w Gdyni.

Rozporządzeniem p. Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 21.V. 1932r. (poz. 445) utworzony został Sąd Okręgowy w Gdyni z obszarem, obejmującym okręgi Sądów Grodzkich: w Gdyni, w Kartuzach, w Wejherowie i w Pucku, równocześnie zaś zlikwidowano Sąd Okręgowy w Starogardzie, pozostawiając tam tylko Wydział zamiejscowy, właściwy dla okręgów Sądów Grodzkich w Starogardzie, Tczewie i Skarszewach; Wydział zamiejscowy starogardzki podporządkowano Sądowi Okręgowemu w Chojnicach.

Powyższa organizacja sądownictwa na polskim wybrzeżu i na jego bezpośrednim zapleczu nie była zdecydowana od razu. Początkowo (rok 1927) mówiło się i pisało o dużym okręgu Sądu Okręgowego w Gdyni,

do którego należeć miały nie tylko Kartuzy, Wejherowo i Puck, lecz również — Starogard, Tczew i Skarszewy. Jednakże czynniki samorządowe i gospodarcze wszczęły energiczne starania w kierunku, jeżeli już nie utrzymania Sądu Okręgowego w Starogardzie, to w każdym bądź razie — utworzenia w Starogardzie Wydziału zamiejscowego, twierdząc, że „przeniesienie Sądu Okręgowego do Gdyni byłoby wielką krzywdą dla okolic tczewsko-starogardzkich, okolice te bowiem, jako handlowo i przemysłowo najwięcej rozwinięte, potrzebują stale sądu wyższej instancji", a udawanie się na rozprawy sądowe nie do bliskiego Sądu w Starogardzie, lecz do Gdyni, odległej o 90 i więcej klm. byłoby dla ludności bardzo uciążliwe. Starania te uwieńczone zostały powodzeniem w tym sensie, że utworzono Wydział zamiejscowy w Starogardzie, przy czym na decyzję podporządkowania tego Wydziału Sądowi Okręgowemu w Chojnicach, nie zaś — Sądowi Okręgowemu w Gdyni podobno miał wpłynąć ten argument, że Sąd Okręgowy w Gdyni winien specjalizować się w sprawach portowo-morskich i że włączenie do jego okręgu zbyt dużego zaplecza byłoby zbędnym obciążeniem tego Sądu. Rozumowanie to należy uznać za słuszne.

A więc, nowy Sąd Okręgowy w Gdyni otrzymał okręg nieduży, tak pod względem obszaru jak i pod względem ilości ludności, a mianowicie — w 1933r. w skład tego okręgu wchodziły: 4 gminy miejskie, 220 gmin wiejskich i 91 obszarów dworskich, ilość zaś ludności wyrażała się cyfrą — 191.649. Obecnie, wobec ciągłego wzrostu Gdyni, cyfra ta zwiększyła się do około 230.000. Waga jednak gatunkowa tego okręgu, jego znaczenie dla całego Państwa, różnorodność i „specyficzność" spraw sądowych, na tym terenie powstających, jest ogromna; to też słusznie nazwał okręg gdyński jeden z wyższych sądowników w Poznaniu brylantem sądownictwa polskiego. W dniu 1 października 1932 r. Sąd Okręgowy w Gdyni rozpoczął swe urzędowanie w budynku firmy „Inż. K. Krzyżanowski i S-ka" przy ul. Mściwoja, przejmując agendy wyżej wspomnianego Wydziału zamiejscowego. Pierwszym Prezesem tego Sądu był p. Edward Jackowski — były prezes zwiniętego Sądu Okręgowego w Starogardzie, który z końcem kwietnia 1933r. przeniesiony został na własną prośbę w stan spoczynku, a obecnie jest Notariuszem w Gdyni. Od 1 czerwca 1933r. Prezesem Sądu Okręgowego w Gdyni jest autor niniejszego szkicu.

Obsada Sądu Okręgowego w Gdyni była w 1933r. następująca: prezes, wiceprezes, 5-ciu sędziów okręg. orzekających, 2-ch sędziów okręgowych śledczych, 14-tu urzędników sądow. i 3 woźnych. Równocześnie z Sądem Okręgowym w Gdyni utworzona została Prokuratura tego Sądu, która przejęła agendy Oddziału zamiejscowego starogardzkiej Prokuratury. Kierownictwo tej Prokuratury objął na razie wiceprokurator S. O., p. Franciszek Szulc, w dniu zaś 30.I. 1933r. objął urzędowanie Prokurator Okręgowy w Gdyni p. Henryk Tournelle — obecny Prokurator S. O. w Chojnicach. Od kwietnia 1935r. Prokuratorem Sądu Okręg. w Gdyni jest Dr. Adam Kozłowski. Obsada Prokuratury gdyńskiej jest następująca: 3-ch wice i podprokuratorów, 2-ch asesorów sądowych jako p. o. podprokuratorów, 6-ciu urzędników i 1 woźny.

Co się tyczy warunków pracy w Sądzie Okręgowym, to zachodzą duże analogie z sytuacją w Sądzie Grodzkim. Tu również zmieniły się w znacznym stopniu na lepsze zewnętrzne warunki pracy z przeprowadzeniem się do nowego gmachu w końcu maja 1936r. Nowy gmach przy placu

Konstytucji (naprzeciw dworca osobowego) jest nie tylko ładny i okazały, lecz i wygodny. Obciążenie jednak sędziów i urzędników jest również w Sądzie Okręgowym zbyt duże, różnica bowiem pomiędzy obsadą z 1933 r. a obsadą obecną — jest zbyt mała. Przybył 2-gi wiceprezes, co ze względu na bardzo liczne w Gdyni obowiązki reprezentacyjne i o charakterze administracyjno-sądowym było koniecznością; konieczność tę doskonale rozumiał Prezes Sądu Apelacyjnego w Poznaniu p. Cezary Szyszko i to powiększenie etatu przeprowadził. Ilość sędziów okręgowych orzekających zwiększyła się tylko o jednego, a ilość urzędników sądowych o 6-ciu; poza tym rozległość nowego gmachu w porównaniu z budynkiem inż. Krzyżanowskiego, zwiększona ilość sal rozpraw, ubikacyj i klatek schodowych spowodowały zwiększenie ilości niższych funkcjonariuszów do 7-miu. Skład Sądu: 2-ch wiceprezesów, 6-ciu sędziów okręgowych orzekających i 2-ch sędziów okręgowych śledczych stanowczo nie podołałby pracy, gdyby nie stała pomoc ze strony 3-ch asesorów sądowych, z których jeden zawsze wchodzi w skład kompletów sądzących.

Obecny etat urzędników sądowych w Sądzie Okręgowym jest również niedostateczny, zwłaszcza że wskutek ostrego klimatu często zapadają na zdrowiu, a takiego uzupełnienia, jakie w stosunku do sędziów stanowią asesorzy sądowi, prawie że nie ma, ilość bowiem aplikantów sądowych jest minimalna, co się tłumaczy niechęcią osiadania w drogiej Gdyni niepłatnych aplikantów i brakiem miejscowej młodzieży w tym wieku.

A tymczasem rośnie Gdynia, wzrasta ludność okręgu i co za tym idzie ilość spraw; poza tym komplikuje się życie (takim skomplikowaniem nazwałbym np. przepisy dewizowe, które przysporzyły bardzo dużo pracy Prokuraturze, sędziom śledczym i Wydziałowi karnemu), poza tym powstają nowe, że się tak wyrażę, „łożyska", którymi tok spraw się odbywa. Takim nowym „łożyskiem" stał się utworzony z dniem 1 kwietnia 1935 r. Wydział handlowy (Rozp. Ministra Sprawiedliwości z dn. 15.I. 1935 r. poz. 28). Dekretem z dn. 17.IV. 1935 r. Minister Sprawiedliwości mianował do tego Wydziału 16-tu sędziów handlowych spośród najwybitniejszych przedstawicieli sfer portowych, przemysłu i handlu; w dniu 2.V. 1935 r. odbyło się uroczyste złożenie przez tych sędziów przysięgi i objęcie przez nich stanowisk. Wydział handlowy rozwija się w dość szybkim tempie.

Drugim nowym „łożyskiem" toku spraw w gdyńskim Sądzie Okręgowym stała się sekcja Wydziału cywilnego do rozpoznawania z ławnikami w charakterze II instancji spraw, dla których właściwy jest Sąd pracy. Rozporządzeniem Rady Ministrów z dn. 2.VII. 1936 r. (poz. 391) sądy przemysłowe i kupieckie, działające w dzielnicy popruskiej na podstawie dawnych ustaw niemieckich, zostały przekształcone z dniem 1 października 1936 r. na Sądy pracy, przy czym w Gdyni ustanowiony został samoistny Sąd Pracy z okręgiem, obejmującym okręg Sądu Grodzkiego w Gdyni. Przewodniczącym tego sądu został sędzia grodzki p. Bohdan Palędzki; lokal dla Sądu Pracy znajduje się w nowym gmachu. Ławnicy i ich zastępcy (w liczbie 312-tu dla obydwóch instancyj) są już mianowani. Samoistny Sąd Pracy w Gdyni przystępuje właśnie do pracy.

Co się tyczy w ogóle rodzaju spraw, rozpoznawanych w gdyńskim Sądzie Okręgowym, to, jak i wszędzie, Wydziały cywilny i handlowy odźwierciadlają przede wszystkim życie gospodarcze swego okręgu, życie, które płynie tu wartkim nurtem i posiada sporo cech specyficznych. W Wydziale karnym brak prawie zupełnie spraw politycznych; procesów przeciw-

ko komunistom nie ma, zwłaszcza od czasu, gdy pełnię władzy w Gdańsku uzyskali hitlerowcy; natomiast dominują sprawy przeciwko mieniu i karno-skarbowe; dużo jest spraw o defraudacje, o nadużycia budowlane, parcelacyjne i inne. Jeden z sędziów okręgowych śledczych nieomal wyłącznie zajęty jest sprawami szpiegowskimi; te jednak sądzi obecnie jako I instancja — Sąd Apelacyjny.

IV. O trzech Sądach Grodzkich okręgu gdyńskiego, położonych poza Gdynią, niedużo można nadmienić. Największy z nich — Sąd Grodzki w Kartuzach (4-ch sędziów, 13-tu urzędników, 2-ch komorników, 3-ch woźnych) posiada już teren przeważnie wiejski, od morza oddalony, a jednak nie można go nazwać „zapadłym kątem", od wschodu bowiem i od zachodu są jego granicami — granice Państwa. To też o wszystkich tych 3-ch Sądach Grodzkich można powiedzieć, że kwestia ich sprawnego urzędowania, ich jak najlepszego zorganizowania, to nie tylko wewnętrzna sprawa wymiaru sprawiedliwości, lecz sprawa prestiżu Państwa, którego tak ważne organa, jak sądy, muszą tu, gdzie się tak często stykają z obcymi obywatelami i z obcymi sądami, pod każdym względem bez zarzutu pracować.

Nad najmniejszym z „prowincjonalnych" sądów grodzkich, nad Sądem w Pucku zawisł w pewnym okresie czasu „miecz Damoklesa": mówiono o jego skasowaniu. Uważam, że nie tylko ze względów organizacyjnych, lecz również ze względów politycznych pozostawienie tego Sądu, posiadającego zresztą własny gmach, jest bezwzględną koniecznością. Skasowanie tego Sądu byłoby tylko „wodą na młyn" tych czynników obcych, które w starym Pucku pragną ciągle jeszcze mieć swoją placówkę na polskim wybrzeżu.

V. Szkic rozwoju sądownictwa na polskim wybrzeżu nie byłby zupełny, gdyby zostały pominięte milczeniem te działy pracy sądowo-prawniczej, które pojęciem sądownictwa — w ścisłym tego słowa znaczeniu — nie są zwykle obejmowane, a które jednak są organicznie z tym sądownictwem związane.

A d w o k a t u r a i n o t a r i a t w całej dzielnicy pruskiej były z sobą ściśle związane. Oczywiście tak samo było i na wybrzeżu. Dopiero reforma notariatu i rozgraniczenie funkcyj, jakie nastąpiło z 1 stycznia 1934 r., zmieniło sytuację.

W Gdyni już w 1926 r. osiedlił się na stałe adwokat i notariusz p. Hilary Ewert-Krzemieniewski, a zaś w 1927 r. p. Mieczysław Mosiewicz; za nimi przyszli inni, to też z chwilą utworzenia w Gdyni Wydziału zamiejscowego starogardzkiego Sądu Okręgowego (grudzień 1931 r.) było w Gdyni już 7-miu adwokatów-notariuszy. Warto zaznaczyć, że adwokaci, rozumiejąc potrzebę utworzenia Zamiejscowego Wydziału cywilnego Sądu Okręgowego, celem usprawnienia wymiaru sprawiedliwości, przyczynili się w znacznym stopniu do utworzenia tego wydziału w ten sposób, że wobec Gminy Miejskiej Gdyni zobowiązali się do płacenia pewnych sum z przeznaczeniem ich jako dodatek mieszkaniowy dla personelu sądowego Zamiejscowego wydziału cywilnego.

W obecnej chwili jest w Gdyni 31 adwokatów. Największe natężenie napływu adwokatów do Gdyni nastąpiło po unifikacji prawa o ustroju adwokatury, przy czym rzuca się w oczy fakt, że większość nowoprzybyłych członków po unifikacji rekrutuje się z byłego zaboru austriackiego. Adwokaci gdyńscy twierdzą, iż z uwagi na to, że w porcie gdyńskim nie zorga-

nizowano jeszcze handlu a szczególnie handlu morskiego oraz że port gdyński w dalszym ciągu posiada w 90% charakter portu przeładunkowego, istnieje tam nadmiar adwokatów.

Notariuszów obecnie w Gdyni jest 4-ch i po jednym — w Kartuzach, Wejherowie i Pucku. Niebawem będą mianowani jeszcze dwaj notariusze dla Gdyni.

W i ę z i e n n i c t w o na wybrzeżu zorganizowano w ten sposób, że rozbudowano stare więzienie w Wejherowie, którego normalna pojemność była — 90 więźniów, doprowadzając ją do 460-ciu. Poza tym przy więzieniu wejherowskim istnieje kolonia rolna w Wyszecinie, gdzie jest pomieszczenie na 140 — 180 więźniów. W roku bieżącym został ponadto uruchomiony karny ruchomy ośrodek pracy Nr. 1 w Czarnym Młynie na 300 więźniów, którego zadaniem jest osuszenie błot bielawskich (pod Jastrzębią Górą) i karwińskich. Wydajność pracy więźniów w tym ośrodku i jej rezultaty były bardzo dobre. W Kartuzach i w Pucku istnieją stare nieduże więzienia przy Sądach Grodzkich. W Kartuzach — o pojemności normalnej 50 więźniów, a w Pucku — 15 więźniów. Stan tych więzień i urządzenia pozostawiają dużo do życzenia. W Gdyni żadnego więzienia nie ma. Są tylko areszty policyjne na około 25 osób — do przetrzymywania tymczasowego, no i 4 cele w podziemiach nowego gmachu sądowego. Więźniowie są przywożeni na rozprawy karne z Wejherowa karetką autobusową na 14 — 18 osób. Należy zauważyć, że decyzja o niebudowaniu w mieście portowym więzienia była zasadniczo słuszna, jednakże odległość Wejherowa od Gdyni (25 klm.) jest zbyt duża, to też ciągły transport karetką jest i zanadto kosztowny i uciążliwy.

Na barki sądownictwa na polskim wybrzeżu, na barki prawnictwa w ogóle, spadły wielkie i ciężkie zadania. Trudne i skomplikowane sprawy, trudne i skomplikowane problemy prawa morskiego, nowe i obce dla nas — ludzi lądowych! A poza tym konieczność przeprowadzenia selekcji wśród ludności, która do Gdyni zbyt szybko i zbyt chaotycznie napłynęła, konieczność bardzo ostrożnego działania, by z jednej strony młode i zdrowe pierwociny nadmorskiego kupiectwa polskiego nie uległy zniszczeniu, a z drugiej — by to, co jest brudne i zepsute, zostało napiętnowane i wyplenione. Zadania wielkie i trudne! Lecz nie należy wątpić, że prawnictwo polskie, które tyle trudnych zadań w poszczególnych dzielnicach Zmartwychwstałej Ojczyzny wykonało, tym morskim zadaniom również całkowicie podoła.

TOMASZ KĘDZIERSKI
Sędzia grodzki (Warszawa)

Ewolucja prawno-ustrojowa m. Gdyni

Wskrzeszona Rzeczpospolita Polska słusznie uznała za jedno z najważniejszych i najpilniejszych swych zadań należyte wykorzystanie dostępu do morza, stworzenie i ugruntowanie współwładztwa nad Bałtykiem, odrobienie wielowiekowych zaniedbań Polski przedrozbiorowej. Z wyjątkowym rozmachem i energią przystąpiono do realizacji tych zamierzeń. Osiągnięte rezultaty są chlubnym świadectwem polskich zdolności organizacyjnych i gospodarczych. Zwłaszcza Gdynia wzbudza podziw wśród swoich i obcych iście amerykańskim tempem swego rozwoju. Zapoczątkowała go budowa portu morskiego oparta na ustawie z 23 września 1922 r.

(Dz. U. poz. 824) upoważniającej Rząd „do poczynienia wszelkich niezbędnych zarządzeń celem wykonania budowy portu morskiego przy Gdyni na Pomorzu, jako portu użyteczności publicznej". Równocześnie z rozbudową portu następował szybki rozrost miasta: ilość mieszkańców, która w 1921 r. wynosiła zaledwie 1268 osób, w 1931 r. powiększa się do 38.900, a w 1936 r. dosięga już 83.800 [1]). Samo miasto przeszło ciekawą ewolucję ustrojową, uzasadnioną zarówno terytorialnym położeniem jak i odrębnym charakterem i specyficznymi warunkami jedynego polskiego miasta portowego. Ograniczymy się do przedstawienia najważniejszych faz tej ewolucji.

W r. 1921 Gdynia była jeszcze małą gminą wiejską w powiecie wejherowskim, obejmującym część wybrzeża morskiego (pozostała część należała do pow. puckiego). Ustrój Gdyni normowała ordynacja dla gmin wiejskich z 3.VII. 1891 r. (Zb. ust. prusk. str. 283). Na czele gminy stała rada gminna oraz wybrany przez nią a zatwierdzony przez starostę zarząd, złożony z sołtysów i ławników. Taki stan rzeczy nie mógł oczywiście odpowiadać potrzebom rozbudowującego się portu i osady szybko przekształcającej się w miasto. To też Rada Ministrów, chcąc stworzyć sprzyjające rozwojowi Gdyni jako miasta portowego warunki prawnoustrojowe, r o z p o r z ą d z e n i e m z 10 l u t e g o 1926 r. (Dz. U. poz. 127) zezwoliła gminie wiejskiej Gdynia (do której poprzednio przyłączono Oksywie) na przyjęcie ustroju według pruskiej ordynacji miejskiej dla sześciu wschodnich prowincyj z dnia 30 maja 1853 r. (Zb. ust. pr. str. 261). W ślad za tym na mocy postanowienia Min. Spr. Wewn. z 9.VI. 1926 r. (Mon. Pol. Nr. 134) utworzono w Gdyni państwowy urząd policyjny z terytorialnym zakresem działania, obejmującym miasto Gdynię. Szybki rozrost Gdyni wysuwał wciąż nowe problemy, wymagające odrębnego traktowania, to też wkrótce stała się aktualną kwestia reorganizacji administracji Gdyni. 17 września 1926 r. odbyła się w tej sprawie konferencja międzyministerialna, na której wysunięto m. in. projekt wyodrębnienia Gdyni z województwa pomorskiego i poddania jej bezpośrednio władzom centralnym. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych sprzeciwiło się takiej koncepcji ze względu na trudności natury administracyjnej i prawnej, zalecając ze swej strony stworzenie z Gdyni oraz ciążących do niej ekonomicznie najbliższych miejscowości powiatu ze starostą na czele, który w stosunku do gmin, okalających Gdynię, miałby zapewniony wpływ, jako przewodniczący sejmiku i wydziału, na administrację zaś komunalną m. Gdyni mógłby ten wpływ uzyskać przez mianowanie go komisarycznym burmistrzem [2]). Opracowany przez Min. Spr. Wewn. projekt otrzymał po niewielkich zmianach sankcję ustawodawczą jako rozporządzenie Prez. Rzplitej z 30.X. 1926 r. (Dz. U. poz. 678); w myśl tego rozporządzenia utworzony został powiat morski z siedzibą władz państwowych w Gdyni (wchodzący w skład woj. pomorskiego) ze starostą morskim na czele jako przedstawicielem rządu, odpowiedzialnym wykonawcą zleceń wojewody pomorskiego i poszczególnych ministrów oraz zwierzchnikiem podporządkowanych mu władz, urzędów i organów państwowych; całe więc wybrzeże morskie (poprzednio podzielone między dwa powiaty: pucki i wejherowski) utworzyło jeden powiat „morski", którego gra-

---

[1]) Mały Rocznik Statystyczny za 1936 r. — wyd. Gł. Urz. Statyst.

[2]) R. Hausner „Gdynia" — Gaz. Adm. i Pol. Państw. Nr. 5 z r. 1931; vide też dr. J. Drawicz „Powiaty miejskie" — Gaz. Adm. i Pol. Państ. Nr. 15 z r. 1932.

nice oznaczyło rozporządzenie Rady Ministrów z 28.XII. 1926 r. (Dz. U. poz. 760). Trudność jednak pomieszczenia w Gdyni władz, urzędów i urzędników, spowodowana brakiem odpowiednich lokali, skłoniła wojewodę pomorskiego do wystąpienia z wnioskiem o wstrzymanie przeniesienia starostwa morskiego do Gdyni i o połączenie powiatów morskiego i wejherowskiego w jeden powiat morski, lecz z siedzibą w Wejherowie. Projekt swój wojewoda uzasadniał koniecznością zorganizowania odrębnej administracji portu w Gdyni, wydzielenia samego miasta z powiatu i złączenia tak pomniejszonego powiatu morskiego z powiatem wejherowskim, dawniej bowiem powiaty pucki i wejherowski stanowiły jeden powiat i zostały w r. 1898 podzielone przez rząd pruski jedynie ze względów politycznych, utworzenie zaś jednego dużego powiatu nadmorskiego przyczyniłoby się do uporządkowania stosunków na wybrzeżu i zapewniłoby powiatowi silniejszą podstawę finansową, umożliwiającą przeprowadzenie jakiegoś planu gospodarczego [3]). Z inicjatywy Min. Spraw Wewn. oraz Przem. i Handlu, które zasadniczo zaaprobowały projekt wojewody, wydane zostało rozp. Prez. Rzplitej z 29.II.1928 r. (Dz. U. poz. 221); rozporządzenie to postanowiło, — nie wyłączając na razie miasta Gdyni jako osobnego powiatu miejskiego, — utworzyć powiat morski z siedzibą władz powiatowych w Wejherowie, ograniczony od południa północną granicą powiatu kartuskiego, od zachodu granicą polsko-niemiecką, od wschodu granicą W. M. Gdańska, od północy i północnego wschodu — wybrzeżem morskim — z wyjątkiem kilku gmin, które włączono do powiatu kartuskiego. Niezwykle szybki rozwój Gdyni uczynił jednak wkrótce aktualną kwestię jej wyłączenia z powiatu morskiego. Utworzenie z gminy miejskiej Gdyni odrębnego powiatu miejskiego dla celów administracji państwowej i samorządowej nastąpiło na podstawie rozp. Rady Ministrów z 11.I. 1929 r. (Dz. U. poz. 35), z dniem zaś 26.III. 1929 r. został mianowany osobny dla Gdyni starosta grodzki. Specyficzne warunki Gdyni jako miasta portowego uzasadniały konieczność zapewnienia miastu jednolitego kierownictwa zarówno w zakresie administracji państwowej jak i komunalnej celem odpowiedniej koordynacji pracy różnych władz i urzędów. Tej potrzebie zadośćuczyniło rozp. Prez. Rzplitej z 24.XI. 1930 r. o ustroju miasta Gdyni (Dz. U. poz. 630); ustanowiło ono na czele powiatu miejskiego w Gdyni Komisarza Rządu mianowanego przez Min. Spr. Wewn. w porozumieniu z Min. Przem. i Handlu oraz Min. Skarbu. Komisarz Rządu łączy w swym ręku zakres działania burmistrza, magistratu, przewodniczącego rady miejskiej oraz starosty grodzkiego, ponadto jest przedstawicielem Rządu w powiecie miejskim, odpowiedzialnym wykonawcą zleceń wojewody pomorskiego i poszczególnych ministrów. Rada miejska Gdyni składa się z 20 członków, z których połowa pochodzi z wyborów, a drugą połowę mianuje i odwołuje Minister Spraw Wewn. w porozumieniu z Min. Przem. i Handlu; powołane rozporządzenie z 24.XI. 1930 r. obowiązuje na okres czasu 5-cio letni, który został przedłużony na dalsze 3 lata rozporządzeniem Rady Ministrów z 9.XI. 1935 r. (Dz. U. poz. 513); na tenże okres czasu zawieszono moc obowiązującą w stosunku do m. Gdyni wszelkich przepisów prawnych, dotyczących spraw unormowanych rozporządzeniem z 24.XI. 1930 r. W konsekwencji również podstawowa w zakresie organizacji samorządu w Pań-

---

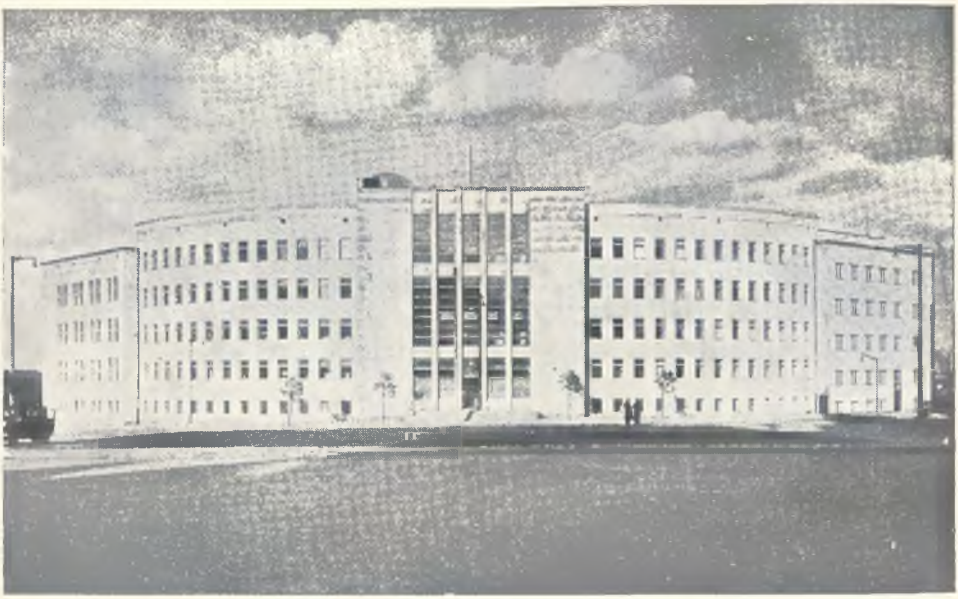
[3]) R. Hausner l. c.

stwie Polskim ustawa z 23.III. 1933 r. o częściowej zmianie ustroju samorządu terytorialnego (Dz. U. poz. 294) utrzymała w mocy postanowienia omawianego rozporządzenia z 24.XI. 1930 r. o ustroju m. Gdyni z nieistotnym wyjątkiem (dotyczącym rozwiązania stosunku służbowego płatnych członków magistratu m. Gdyni). W wykonaniu rozp. Prezydenta Rzplitej z 24.XI. 1930 r. Minister Spr. Wewn. w porozumieniu z właściwymi ministrami unormował rozporządzeniem z 3.IX. 1932 r. (Dz. U. poz. 823) organizację administracji na obszarze pow. miejskiego Gdyni, postanawiając m. in., że Komisariat Rządu dzieli się na wydziały, z których jeden załatwia (przez urzędników państwowych) sprawy z zakresu działania Komisarza Rządu, jako starosty grodzkiego, w pozostałych zaś wydziałach są załatwiane (przez urzędników komunalnych) sprawy z zakresu działania komisarza Rządu jako burmistrza, magistratu oraz przewodniczącego rady miejskiej.

Tak się przedstawia w ogólnych zarysach ewolucja prawno-ustrojowa m. Gdyni. Ustawodawca polski, doceniając należycie olbrzymie znaczenie ekonomiczne Gdyni, nie ograniczał się do stworzenia odpowiadających jej potrzebom ram ustrojowych, lecz starał się również zapewnić jej silną podstawę finansową, popierając specjalnymi przepisami rozbudowę miasta (i portu) oraz działalność inwestycyjną. Tak np. rozp. Prez. Rzplitej z 1.VI. 1927 r. (kilkakrotnie znowelizowane — tekst jednolity Dz. U. z 1935 r. poz. 285, zał.) przyznaje miastu Gdyni i położonym na jego obszarze przedsiębiorstwom handlowym i przemysłowym szereg przywilejów, postanawiając m. in. że roczny preliminarz budżetowy Państwa winien przewidywać kredyty na cele rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni (art. 2), że przewidziana w przepisach o rozbudowie miast pomoc kredytowa obejmuje na obszarze m. Gdyni nie tylko mieszkalne, ale i wszelkie inne budynki, niezależnie od wielkości poszczególnych lokali (art. 3), że 15-letni okres zwolnienia nowych budowli od pewnych podatków (przewidziany w ust. z 24.III. 1933 r., Dz. U. poz. 173) przedłuża się w zastosowaniu do budowli na obszarze m. Gdyni do lat 25-ciu (art. 7), że określone w art. 8-ym omawianego rozp. przedsiębiorstwa lub zakłady, znajdujące się w Gdyni, których działalność przyczynić się może do rozwoju gospodarczego miasta Gdyni, mogą być zwolnione od państwowego podatku przemysłowego na przeciąg 15-tu lat od ich uruchomienia i t. d. Wreszcie w trosce o udostępnienie szybko wzrastającej ludności wybrzeża wymiaru sprawiedliwości utworzono rozp. Prez. Rzplitej z 28.XII. 1927 r. (Dz. U. poz. 1001) Sąd Grodzki w Gdyni, następnie (rozp. Min. Sprawiedl. z 7.XI. 1929 r. Dz. U. poz. 573) wydział zamiejscowy Sądu Okręgowego w Starogardzie, wreszcie na mocy rozp. Prez. Rzplitej z 21.V. 1932 r. (Dz. U. poz. 445) został utworzony w Gdyni Sąd Okręgowy.

Wspaniały rozkwit Gdyni najlepiej świadczy o tym, że działalność ustawodawcy polskiego, zmierzająca do stworzenia sprzyjających rozwojowi Gdyni warunków prawnych, okazała się słuszną i celową.

———o———



NOWY GMACH SĄDÓW W GDYNI.

Plac pod budowę gmachu Sądów w Gdyni, położony przy Placu Konstytucji i ulicach: Mościckich oraz Jana z Kolna, wielkości około 4000 m^2, uzyskany został od Ministerstwa Przemysłu i Handlu (Urząd Morski w Gdyni) w 1934 r. w zamian za plac o przestrzeni 2800 m^2, nabyty przez Ministerstwo Sprawiedliwości w r. 1931. Budowę rozpoczęto wczesną wiosną 1935 r. W czerwcu 1934 r. rozpisany był przez „Związek Stowarzyszeń Architektów Polskich" konkurs na projekt gmachu Sądów. Przedstawiono przeszło 40 projektów. Pierwszą nagrodą na tym konkursie odznaczona została praca inżynierów architektów Romana Sołtyńskiego, Tadeusza Sieczkowskiego i Zbigniewa Karpińskiego. Gmach wykonano według tego projektu ze zmianami, wprowadzonymi przez przedstawicieli Ministerstw: Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych (Wydział Budowlany). Kierownictwo budowy powierzyło Ministerstwo Sprawiedliwości Funduszowi Kwaterunku Wojskowego. Gmach wykonała firma „Polskie T-wo Inżynieryjne w Warszawie" (Inż. Oskar Heincel). Kubatura gmachu (Sąd Okręgowy, Sąd Grodzki i blok mieszkaniowy) ma około 36.400 m^3. Według dotychczasowych obliczeń koszt budowy wynosi 42 zł. za 1 m^3. Umeblowanie Sądów i Prokuratury wykonane zostało w warsztatach więziennych: umeblowanie 9 sal rozpraw i pokojów reprezentacyjnych — w więzieniu w Grudziądzu, umeblowanie gabinetów i sal — w więzieniach w Koronowie, Kaliszu i Lublinie, drobniejsze przedmioty — w zakładzie dla nieletnich w Studzieńcu. Sądy i Prokuratura wprowadziły się do nowego gmachu już w maju 1936 r. Zewnętrzne roboty w gmachu ukończono we wrześniu 1936 r.

INŻ. STANISŁAW ŁĘGOWSKI
Dyrektor Urzędu Morskiego

Historia portu gdyńskiego i jego administracja

Mówiąc potocznie o dostępie do morza, mamy przede wszystkim na myśli posiadanie własnego portu, t. j. dogodnych przystani, dokąd mogą zawijać statki, aby tam zabezpieczone przed burzą — wyładowywać i załadowywać towary. W tym znaczeniu dostęp do morza jest czynnikiem potęgi politycznej i dobrobytu gospodarczego kraju.

Z chwilą objęcia przez wojska nasze w dniu 10.II. 1920 r. wybrzeża morskiego, przyznanego nam traktatem wersalskim, konieczność budowy własnego portu narzuciła się bezwzględnie. Istnienie Gdańska nie rozwiązywało kwestii, tak z uwagi na sytuację polityczną Wolnego Miasta — w lipcu 1920 r., w czasie ofenzywy bolszewickiej, gdańszczanie wstrzymali przeznaczony dla Polski transport amunicji — jak też ze względów gospodarczych; jeden bowiem port nie zdołałby zadość uczynić potrzebom gospodarstwa 30-to kilkomilionowego narodu.

Względy nawigacyjne, a więc dostateczna głębokość morza (8 — 13 m), pozwalająca wszystkim statkom, które mogą przepłynąć Sund i Bełty, względnie kanał Kiloński, zawijać do naszego portu, przy braku mielizn i skał podwodnych, naturalna osłona od fal utworzona przez półwysep Helski od północnego zachodu i przez łukowato wygięte wybrzeże gdańskie od południowego wschodu, wysunęły Gdynię, jako miejsce najdogodniejsze pod budowę przyszłego portu. Dolina gdyńska o podłożu żwirowo płaszczystym, przykrytym dużą warstwą torfu, nadaje się znakomicie do kopania kanałów i basenów portowych, osłoniętych od płn.-wschodu i południ.-zachodu wyniosłymi wzgórzami. Podłoże geologiczne odpowiada również potrzebom budowlanym. Zjawiały się wprawdzie projekty stworzenia portu morskiego w Tczewie, lub też w zatoce puckiej, pozostały one jednak w sferze mało realnych pomysłów.

Pierwszą podstawę prawną budowy portu w Gdyni, jako portu użyteczności publicznej, stanowi ustawa z dn. 23.IX. 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 90 poz. 824) „o budowie portu w Gdyni", która zadanie to powierzyła Ministrowi Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu, Spraw Wojskowych i Robót Publicznych. Faktycznie już na wiosnę 1921 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych zapoczątkowało budowę „tymczasowego portu wojennego i schroniska dla rybaków"; prace od r. 1922 kontynuuje Ministerstwo Przemysłu i Handlu, a w r. 1923 odbywa się poświęcenie pierwszych przystani mola i falochronu z wodociągiem i niewielką elektrownią. Roboty te kosztowały ok. 2 milionów złotych.

W lipcu 1924 r. Rząd zleca budowę portu Konsorcjum Francusko-Polskiemu, złożonemu z firm francuskich i grupy polskiej. Z ramienia Konsorcjum właściwe roboty wykonują dwa przedsiębiorstwa fachowe, belgijskie Ackermana & van Haaren i duńskie Hojgaard & Schultz.

Po zmianie umowy z Konsorcjum w r. 1926 (zapłata gotówkowa zamiast, jak poprzednio, kredytowej) roboty przybierają na tempie, przekraczają pierwotnie zakreślone ramy. Dalsza praca Konsorcjum na podstawie umów z lutego 1930 r. i z lipca 1934 r. doprowadzają port do jego dzisiejszego wyglądu.

Odbiega on daleko od początkowych skromnych zamierzeń. Gdy pierwot-

nie w r. 1924 projektowano budowę portu o zdolności przeładunkowej do $2\frac{1}{2}$ milionów ton, to tymczasem ogólny obrót towarowy w r. 1935 wyniósł ponad 7.600.000 t. Podczas, gdy w r. 1924 tylko 27% całego handlu zagranicznego Polski idzie drogą morską, to w roku ubiegłym odsetek ten przekroczył 73%. Spontaniczny rozwój handlu morskiego dowiódł, jak wielkie korzyści czerpie życie gospodarcze kraju z posiadania własnego portu, a to z kolei nadało jego budowie rozmach iście amerykański i postawiło Gdynię na pierwszym miejscu wśród portów bałtyckich, a na piątym w Europie (po Londynie, Rotterdamie, Hamburgu i Antwerpii). Państwo zainwestowało dotychczas w porcie 220 mil. złotych, inwestycje prywatne wynoszą ok. 41 mil. złotych. Porównując to z wartością samych tylko terenów portowych, stanowiących własność Skarbu Państwa (1200 ha), wynoszącą 1.200.000.000 zł., widzimy, że przenosi ona prawie 5-cio krotnie koszty budowy portu.

Zarządzanie tym wielkim i ważnym instrumentem gospodarczym, jaki stanowi port, wymaga dużej umiejętności i troskliwości. Zadanie było tym trudniejsze, że młoda administracja polska nie miała tych wielowiekowych zasobów doświadczenia i tradycji, którymi rozporządzają stare narody morskie.

Formy zarządu i kontroli portów są bardzo zróżniczkowane, — właściwie każdy port posiada swoistą administrację, uwarunkowaną lokalnymi potrzebami, wytworzoną przez wieloletnią praktykę, zależną od stosunków gospodarczych, społecznych, od położenia geograficznego, zgodną z duchem danego narodu, jego dążnościami i tradycją. Można jednak dla orientacji wyróżnić kilka zasadniczych systemów administracji portowej pod kątem widzenia jednego kryterium: kto jest podmiotem rządzenia, z tym zastrzeżeniem, że granice między nimi są w praktyce bardzo płynne, i że porty, należące do tej samej grupy, dalekie są od jednolitości form zarządu i kontroli.

I tak spotyka się, że samo państwo bezpośrednio występuje jako administrator portu, np. w Afryce Południ. zarząd portów należy do resortu jednego z ministerstw, przy czym jako ciała doradcze istnieją rady: portowa i kolejowa. Również w Stanach Zjednoczonych zdarza się zarząd stanowy. W Europie, np. we Francji, Włoszech ingerencja państwa ogranicza się z reguły do ponoszenia wielkich wydatków inwestycyjnych, pozostawiając organizacjom gospodarczym, lub instytucjom autonomicznym samą eksploatację portów. System administracji państwowej daje możność prowadzenia polityki portowej, ustalania taryf, zgodnie z państwową racją stanu i interesem całego gospodarstwa narodowego, połączony jest jednak z nieuniknioną powolnością instancyjnego toku załatwiania spraw i stąd mniejsza tu, niż w innych systemach, rzutkość i ruchliwość zarządu portowego.

Administracja miejska, z jednej strony korzystna dla portu, którego kasę zasila, w razie potrzeby, funduszami komunalnymi, z drugiej jednak — wpływać może ujemnie na jego rozwój przez polityczne i dyletanckie podchodzenie ze strony Rady Miejskiej, która sprawuje zarząd portu, do komercjalnych i wyspecjalizowanych zagadnień portowych. Spotyka się ten system w niektórych portach kontynentalnych (np. Antwerpia) i amerykańskich, nieznany jest natomiast, z wyjątkiem Bristolu, w Anglii.

Najbardziej rozpowszechniona jest administracja autonomiczna, stosowana w największych portach świata, jak Londyn, N. York, Liverpool i t. d. Portem autonomicznym administruje zwierzchność portowa, usta-

nowiona i działająca na mocy specjalnej ustawy, przy czym uprawnienia zwierzchności są bardzo rozmaite w różnych portach. Organem kierowniczym i kontrolującym jest rada, rozpadająca się na szereg komisyj; składa się ona z reprezentantów sfer gospodarczych, zwłaszcza zainteresowanych w handlu morskim i żegludze, oraz przedstawicieli poszczególnych ministerstw i organów samorządu terytorialnego — częściowo mianowanych, częściowo zaś wybieralnych. Bezpośredni zarząd sprawuje organ wykonawczy, dyrekcja.

Organizacje gospodarcze we własnym interesie delegują na członków rady ludzi najodpowiedniejszych do obrony ich interesów, zazwyczaj doskonałych znawców spraw handlowych i żeglugowych, będących au courant wszelkich problemów portowych — interesy ogółu biorą w obronę reprezentanci państwa i samorządu — stąd zarząd portu autonomicznego spoczywa z reguły w rękach ludzi najbardziej kompetentnych. Wadą tego systemu jest możliwość egoistycznego nastawienia grup gospodarczych, które mogą wpływ swój na zarząd portu wykorzystać dla własnych interesów, nie bacząc na interes ogółu.

Mniejsze znaczenie przedstawia spotykany w Anglii i Ameryce zarząd portu, zwykle częściowy, przez kompanie kolejowe, czy wreszcie administracja prywatna w formie spółki, a nawet indywidualna, jaka istnieje w niektórych małych portach angielskich.

Polska co do systemu administracji portu nie miała wyboru. Jedynie Państwo mogło i chciało zająć się budową i urządzeniem portu. Pierwszą magistraturą morską w odrodzonej Rzeczypospolitej jest Departament Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych; w maju 1920 r. tworzy on Urząd Marynarki Handlowej na wybrzeżu pomorskim z siedzibą w Wejherowie, w lipcu tego roku Szkołę Morską. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1.XII. 1921 r. (Dz. U. Nr. 103, poz. 742) przekazuje wszystkie sprawy związane z marynarką handlową Ministrowi Przemysłu i Handlu (Departament Marynarki Handlowej, obecnie Departament Morski). W czerwcu 1921 r. minister b. dzielnicy pruskiej tworzy Morski Urząd Rybacki (pruski Oberfischmeister) dla spraw rybołówstwa morskiego. Ustawa z 18.III. 1925 r. (Dz. U. Nr. 36 p. 243) tworzy Izby Morskie przy Sądzie Grodzkim w Wejherowie od 1928 r. w Gdyni i przy Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku, utworzonym rozporządzeniem Rady Ministrów z dn. 3.IV.22. (Dz. U. Nr. 32 p. 258), oraz Izbę Morską Odwoławczą przy Sądzie Okręgowym w Gdyni (pierwotnie w Starogardzie) dla orzekania w sprawach wypadków morskich na polskich wodach terytorialnych.

W miarę rozwoju polskiej pracy na morzu i nabywania doświadczenia udoskonala się również administracja morska. Rozporządzenie Prezydenta R. P. z dn. 2.III.28. (Dz. U. Nr. 36 p. 366) „o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej" ustanawia następującą magistraturę morską: Pierwsza instancja — kapitanaty portów, druga — Urząd Morski (dotychczasowy Urząd Marynarki Handlowej), trzecia — Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Władza naczelna ustala wytyczne polskiej polityki morskiej i sprawuje ogólne kierownictwo sprawami morskich portów handlowych i żeglugi.

Bezpośrednią zwierzchnością portową jest Urząd Morski z siedzibą w Gdyni wraz z podległymi mu kapitanatami portu. Do zakresu działania Urzędu Morskiego należy z jednej strony budowa, zarząd i eksploatacja morskich portów handlowych, oraz konserwacja całego wybrzeża, z dru-

giej zaś strony — czuwanie w charakterze władzy państwowej nad bezpieczeństwem żeglugi, wydawanie przepisów policyjno-morskich, sądownictwo karno-administracyjne, inspekcja statków, opieka nad stosunkiem do pracy marynarzy i t. p. Statut organizacyjny Urzędu Morskiego (rozp. Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 7.III.34. Monitor Polski Nr. 70, poz. 107) przewiduje wzorem innych urzędów administracyjnych 2-ej instancji podział na wydziały: Ogólny, Handlowy, Techniczno-Budowlany i Administracji Morskiej, które z kolei dzielą się na oddziały.

Do zakresu działania Wydziału Ogólnego należą sprawy organizacyjne, projektowanie przepisów prawnych w dziedzinie morskiej, wydawanie rozporządzeń porządkowych, sądownictwo karno-administracyjne, radcostwo prawne, inspekcja, personalia, sprawy finansowe i gospodarcze.

Wydział Handlowy zajmuje się eksploatacją portu, w ścisłym znaczeniu tego słowa; należy tu pobieranie wszelkiego rodzaju opłat (portowych, za składkowanie towarów w magazynach państwowych, za pracę dźwigów), gospodarka terenami portowymi, sprawy celne, taryf kolejowych i portowych, statystyka, akwizycja i t. p.

Do Wydziału Techniczno-Budowlanego należą sprawy budowy i konserwacji portu gdyńskiego, oraz administracja jego urządzeń technicznych.

Wydział Administracji Morskiej czuwa nad bezpieczeństwem żeglugi, konserwacją wybrzeża, sprawuje opiekę nad marynarzami i t. d.

Z krótkiego przeglądu zakresu działania Urzędu Morskiego widzimy pewien dualizm w jego funkcjach; po części są to funkcje o charakterze wyraźnie komercjalnym, częściowo zaś, zwłaszcza czynności Wydziału Administracji Morskiej, wyrażają się w formie aktów administracyjnych, gdzie Urząd występuje jako władza, w przeciwieństwie do przypadku 1-go, gdzie działa raczej w charakterze przedsiębiorcy.

Do Kapitanatu Portu należą sprawy pilotażu, kierowanie ruchem statków i piecza nad ich bezpeczeństwem na redzie i w porcie, oraz służba policyjno-porządkowa na terenie portu.

Jako organ doradczy istnieje przy Urzędzie Morskim Rada Portowa ustanowiona zarządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 3.II.36. (Monitor Polski Nr. 41 p. 73) istniejąca od r. 1929 pod nazwą Tymczasowa Rada Portowa. W skład jej wchodzą: jako przewodniczący dyrektor Urzędu Morskiego, oraz w charakterze członków delegaci Ministerstwa Skarbu, P. K. P., Wojewody Pomorskiego, miasta Gdyni, Izb Przemysłowo Handlowych i zainteresowanych organizacyj gospodarczych. Rada Portowa powołana jest do opiniowania i stawiania wniosków w sprawach dotyczących rozbudowy i eksploatacji portu. W tym celu zbiera się na zebrania plenarne lub komisyjne, na które prócz członków zaprasza się również rzeczoznawców.

W miarę rozwoju portu gdyńskiego i komplikowania się spraw, związanych z jego zarządem, coraz wyraźniej zaczyna się odczuwać potrzebę rozdziału spełnianych przez Urząd Morski funkcyj handlowych od administracyjnych przez organizację zarządu portowego na zasadach komercjalnych; funkcje administracyjne, stanowiące „police" w dziedzinie stosunków morskich, zawierające momenty przymusu państwowego, muszą być załatwiane w normalnym toku instancyj administracyjnych, czynności natomiast o charakterze komercjalnym wymagają organizacji handlowej, w miarę elastycznej, pozwalającej na szybką decyzję, przedsiębiorczą ruchliwość, nieodzowną dla zadośćuczynienia potrzebom życia

gospodarczego, zwłaszcza zaś dla skutecznej konkurencji z portami obcymi.

Już w listopadzie 1931 r. Tymczasowa Rada Portowa uchwala projekt „Ustawy o utworzeniu osoby prawnej Portu w Gdyni", której miał być powierzony zarząd, rozbudowa i eksploatacja portu gdyńskiego na zasadach szerokiej autonomii. Organem kierowniczym miała być Rada Portu, składająca się z prezesa, mianowanego przez Ministra Przemysłu i Handlu oraz delegatów poszczególnych Ministerstw, zarządu miasta Gdyni, Izb Przemysłowo-Handlowych i zainteresowanych organizacyj gospodarczych. Do kompetencji Rady należały według projektu ogólny nadzór i kontrola zarządu portu, gospodarka taryfowa, inwestycyjna, ustalanie preliminarzy budżetowych, zamknięć rachunkowych oraz planów finansowo-gospodarczych, zawieranie ważniejszych umów, wreszcie sprawy personalne administracji portowej, przy czym sprawy najważniejsze miały być zatwierdzane przez Ministra Przemysłu i Handlu. Dyrektor, jako organ wykonawczy, mianowany przez Ministra Przemysłu i Handlu, powierzone miał bezpośrednie kierownictwo administracją portową, oraz pewne funkcje zlecone mu w charakterze organu państwowego (wydawanie rozporządzeń porządkowych, sądownictwo karno-administracyjne i t. p.). W zakresie funkcyj zleconych podlegał dyrektor bezpośrednio Ministrowi Przemysłu i Handlu. Zobowiązania portu podpisywał prezes rady wraz z dyrektorem. Komisję rewizyjną powoływał Minister Przemysłu i Handlu, który sprawował również zwierzchni nadzór nad całą działalnością portu w Gdyni. Projekt ten nie wszedł w życie.

Ten sam los spotkał wysunięty w roku następnym ze strony Ministerstwa Przemysłu i Handlu projekt „ustawy w sprawie zarządu i eksploatacji portu handlowego w Gdyni", który poza drobniejszymi zmianami utrzymał zasady projektu pierwszego, a więc administracji autonomicznej portu.

Ostatni wreszcie projekt reformy w tej dziedzinie datuje się z roku bieżącego; przewiduje on komercjalizację portu gdyńskiego przez utworzenie przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „Port Handlowy w Gdyni". Przedsiębiorstwo to, w myśl projektu, posiada osobowość prawną i podlega wpisowi do rejestru handlowego. Przejmuje ono większość dotychczasowych agend Urzędu Morskiego, a więc nie tylko zarząd i eksploatację portu, lecz także szereg funkcyj publiczno-prawnych w charakterze władzy państwowej, jednak tylko na terenie objętym granicami portu gdyńskiego. Kapitanat Portu Gdynia będzie również częścią składową przedsiębiorstwa. Dalszą rozbudowę portu i budownictwo morsko-lądowe na wybrzeżu prowadzi Skarb Państwa, może to być jednak zlecone zarządowi portu. Budżet portu zatwierdza Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu; do budżetu państwowego wstawia się jedynie wpłatę do Skarbu wzgl. dopłatę ze Skarbu na rzecz portu. Zarząd portu sprawuje dyrektor mianowany przez Ministra Przemysłu i Handlu, który poza tym wykonuje na terenie portu gdyńskiego w charakterze organu państwowego zlecone mu funkcje publiczno - prawne. Zwierzchni nadzór pełni Minister Przemysłu i Handlu, dla którego decyzji zastrzeżone są sprawy najważniejsze, jak sprzedaż i obciążenie nieruchomości, zawieranie umów z innymi portami i t. p. Radę Portową przewiduje projekt nie przy dyrekcji portu, jak dotychczas, lecz przy Ministrze Przemysłu i Handlu i pod jego przewodnictwem. Jest ona ciałem doradczym w sprawach ogólnej polityki portowej, taryf, rozbudowy portu, polityki konce-

syjnej i t. p. Składa się z 36 członków, delegowanych częściowo przez różne resorty ministerialne, po części zaś przez organizacje gospodarcze i sfery pracownicze portu. Dla utrzymania stałego kontaktu z życiem portu Rada Portowa wyłania komitet wykonawczy, jako organ doradczy i opiniodawczy dla dyrekcji portu w sprawach bieżących.

Projekt ostatni, komercjalizując administrację portu gdyńskiego, dąży do oparcia jego eksploatacji na zasadach kalkulacji kupieckiej; pozostawia ingerencję państwa znacznie większą niż poprzednie projekty, które pełny zarząd portu składały w ręce autonomicznej Rady, stwarzając jednak pewną decentralizację, szczególnie przez wydzielenie finansów portu z ogólnego budżetu państwowego, ma na celu przystosowanie administracji do potrzeb życia gospodarczego, wymagającego nieraz szybkich decyzyj.

Urząd Morski pozostanie jako władza czysto administracyjna w dziedzinie stosunków morskich; do zakresu działania zreformowanego Urzędu będą należały wszelkie sprawy, związane z bezpieczeństwem żeglugi, jak inspekcja statków, kotłów, wydawanie wszelkiego rodzaju certyfikatów okrętowych, zarząd i konserwacja wybrzeża morskiego z wyłączeniem terenu portu gdyńskiego, opieka nad marynarzami i t. p.

Administracja portu gdyńskiego, jakikolwiek w przyszłości ukształtuje się jej ustrój, będzie musiała rozwiązać przede wszystkim 2 problemy: należytej współpracy Gdyni z Gdańskiem, stosownie do naturalnych warunków każdego z portów: w Gdańsku, leżącym nad ujściem Wisły, skupiać się będzie obrót ładunkami masowymi, natomiast przesyłki drobnicowe kierować się będą ku Gdyni, jako portu, obsługiwanego przez linie kolejowe. Drugi problem to wspólna z Gdańskiem konkurencja z portami niemieckimi i włoskimi (Triest), ażeby przez sprawną pracę przeładunkową i celną oraz wytworzenie w Gdyni ruchliwego ośrodka handlowo-przemysłowego w oparciu o stosowne taryfy kolejową i portową — skierować na drogę morską, w granicach opłacalności, obrót towarowy Polski z zagranicą i to wyłącznie przez porty polskiego obszaru celnego, jako też skupić w naszych portach tranzyt z krajów środkowo - europejskich, które korzystają z portów niemieckich i śródziemnomorskich.

STANISŁAW LUBODZIECKI
Prokurator Sądu Najwyższego

Wojskowe przepisy karne w polskiej marynarce wojennej

Istnienie przestępstw wojskowych, to jest takich, których dokonanie stoi w związku z pełnieniem służby wojskowej, prowadzi do tworzenia wojskowych kodeksów karnych. Swoiste warunki służby wojskowej i podstawa organizacyjna wojska — dyscyplina wojskowa — uzasadniają egzystencję sądownictwa wojskowego z odrębnym wojskowym postępowaniem karnym.

Od stopnia wyodrębnienia marynarki wojennej z sił zbrojnych państwa zależy wyodrębnienie wojskowych przepisów karnych, dotyczących marynarki wojennej. W Rosji np., gdzie marynarka wojenna była organizacyjnie zupełnie wyłączona z wojska lądowego — posiadała własne ministerstwo i własny sztab generalny, istniał morski wojskowy kodeks kar-

ny, organizacyjnie całkowicie odrębne wojskowe sądy morskie i morska wojskowa procedura karna.

Poniżej w ramach tego krótkiego szkicu postaram się wyłuszczyć, jak było i jak jest obecnie z wojskowymi przepisami karnymi w polskiej marynarce wojennej.

Dążąc do liberum dominium maris, królowie Zygmunt August (1548 — 1572), Stefan Batory (1576 — 1586), Zygmunt III (1587 — 1632) i Władysław IV (1632 — 1648) usiłowali utworzyć polską marynarkę wojenną na Bałtyku. Różne jednak przeciwności niszczyły ich dzieła i marynarka wojenna istniała tylko okresowo.

Zadanie przeciwdziałania rozwojowi potęgi morskiej Moskwy (żegluga przez Narwę) mogła wykonać tylko marynarka wojenna, której Polska nie miała. Kierując się różnymi względami, Zygmunt August utworzył pewien surogat marynarki wojennej przez wprowadzenie tak zwanego kaperstwa. Kaper był to okręt, uzbrojony przez prywatnego przedsiębiorcę, posiadającego upoważnienie monarchy (rządu) do chwytania okrętów nieprzyjacielskich lub okrętów, przemycających kontrabandę dla nieprzyjaciela. Kaprami nazywano też posiadaczy takich okrętów. W istocie swej kaperstwo stanowiło zorganizowane i ulegalizowane rozbójnictwo morskie. Kaprowie podejmowali się na swój koszt i ryzyko za cenę zdobyczy, przechodzącej na ich własność, być strażnikami morza, śledzić, zatrzymywać i chwytać statki nieprzyjacielskie i statki handlowe, przewożące kontrabandę wojenną dla nieprzyjaciela. Pierwszym kaprem Zygmunta Augusta stał się w r. 1561 gdańszczanin Maciej Scharping, który otrzymał miano „starszego kapitana" i był właściwie admirałem kaprów królewskich. W ten sposób z kaprów powstała królewska marynarka wojenna — „armata wodna", będąca przedsiębiorstwem prywatnym o doraźnej i niezbyt karnej organizacji, lecz pod banderą królewską przynajmniej częściowo czyniąca zadość potrzebie obrony dominium maris na Bałtyku. W roku 1567 było przeszło 30 kaperskich okrętów. Członkowie utworzonej przez króla w r. 1568 Komisji Morskiej otrzymali pełną władzę kierowania kaprami — „królewską strażą morską". W celu wzmocnienia systemu kaperskiego Zygmunt August przyjął do służby kaperskiej Hansa Munkenbekena z jego okrętami i ich „ludem wojennym". Munkenbeken jako „przełożony straży morskiej" był drugim admirałem kaprów królewskich.

Doświadczenie lat przekonało Zygmunta Augusta, że kaperstwo nie wystarcza do utrzymania dominium maris, lecz zabezpieczyć je może tylko własna marynarka wojenna. W instrukcji do sejmików, mających wybierać posłów na sejm, którego zebranie się oznaczono na 6.I. 1572 r., była mowa o tym, że dominium maris wymaga „statecznej armaty". Do utworzenia jednak „statecznej armaty morskiej" nie doszło, gdyż Zygmunt August 7.VII. 1572 r. życie zakończył. Kaprowie królewscy w r. 1573 przestali istnieć.

Henryk Walezy w paktach konwentach zobowiązał się „wystawić i utrzymywać własnym kosztem potrzebną i odpowiednią flotę"..., lecz wobec krótkiego panowania (25.I. — 19.VI. 1574) skończyło się na przyrzeczeniu.

Stefan Batory również zaprzysiągł w paktach konwentach „utworzenie i utrzymywanie własnym kosztem potrzebnej i odpowiedniej floty".

W r. 1577 Stefan Batory wobec walki ze zbuntowanym Gdańskiem

zwrócił się do rady miejskiej Elbląga o wyekwipowanie 10-ciu okrętów z zaopatrzeniem w marynarzy, działa, proch i kule. Na czele tych okrętów stanął Piotr Kłoczewski. Po uspokojeniu Gdańska flotę Kłoczewskiego rozpuszczono. W układzie z Gdańskiem z r. 1585 Stefan Batory oświadczył, że „sposobu rozbójniczo-wywiadowczej marynarki, jaką dotychczas ze szkodą ogółu posługiwano się, wyrzekamy się zupełnie i znosimy ją na zawsze, w naszym i naszych następców imieniu". Kaperstwo polskie już nie tylko faktycznie, lecz i prawnie przestało istnieć.

Zygmunt III w paktach konwentach przyjął obowiązek, iż „własnym kosztem wystawi na użytek Królestwa Polskiego i Wielkiego Księstwa Litewskiego flotę należycie we wszystko zaopatrzoną". Zygmunt III zapewniał senatorów, że przybyła 9.IX. 1593 r. do ujścia Wisły flota szwedzka, składająca się z 40 okrętów pod dowództwem admirała szwedzkiego Clasa Flemminga, będzie wspólną własnością połączonych państw Polski i Szwecji. Dnia 16.IX. 1593 r. flota ta wyszła do Szwecji pod podwójną banderą, szwedzką i polską. W r. 1597 Zygmunt III rozporządzał flotą tylko z 6-ciu okrętów pod dowództwem wiceadmirała Tonniera Meidla. W r. 1598 flota ta powiększyła się do 60-ciu okrętów pod dowództwem admirała Stenno Bannera. Po niefortunnej wyprawie do Szwecji flota zmalała do 24-ch okrętów. O losie ich powiedzieć trudno. W r. 1623 powstała sprawa budowy floty wojennej przeciwko Szwedom, mającej składać się z 10-ciu okrętów. W warsztatach puckich w ciągu 3-ch lat zbudowano 6 okrętów wojennych, które stanęły na kotwicy w ujściu Wisły do morza obok Latarni. Tu było odtąd stałe stanowisko floty królewskiej. W listopadzie roku 1626 flota wojenna składała się z 7-miu okrętów wojennych, trójmasztowych, o pojemności od 200 do 400 ton, uzbrojonych każdy przeciętnie w 20 dział. Większość załogi stanowili Niemcy, komenda i nazwy statków były niemieckie. Na czele floty stał admirał Arndt Dickmann. W dniu 28 listopada roku 1627 polska marynarka wojenna w sile 10-ciu okrętów stoczyła z flotą szwedzką zwycięską bitwę pod Oliwą. W bitwie tej zginął admirał Dickmann. Po bitwie ze Szwedami pod Wismarem w roku 1632 marynarka króla Zygmunta III przestała istnieć.

Utworzenie marynarki wojennej zaprzysiągł w paktach konwentach nowo obrany król Władysław IV. W roku 1635 powstała „armata wodna" z 12-tu okrętów pod dowództwem admirała Aleksandra Betena i zastępcy jego Klausa Beckera. Była to ostatnia marynarka wojenna w Polsce przedrozbiorowej. Po ukończeniu wojen szwedzkich pokojem w Oliwie (1660 r.) marynarka znikła i dopiero we wskrzeszonej Polsce bandera polska pojawiła się już nie tylko na Bałtyku, lecz na morzach i oceanach świata. Takie były, niestety tylko okresowe, formacje marynarki wojennej w dawnej Polsce[1]).

W wojsku lądowym w latach 1561 — 1660, to jest w czasie istnienia okresowo marynarki wojennej, znane były przestępstwa wojskowe, przewidziane w Statucie Wiślickim (1347 r.), w dyplomie nominacyjnym z r. 1527 kasztelana Jana Tarnowskiego na hetmana koronnego, w artykułach wojennych, zawartych w „Consilium rationis bellicae" Jana Tarnowskiego z r. 1558, w zbiorze artykułów wojennych, ogłoszonych drukiem na mocy uchwały Sejmu Walnego Warszawskiego z r. 1609.

---

[1]) Rzecz przedstawiłem według danych, zawartych w pracy Dr. Aleksandra Czołowskiego p. t. „Marynarka w Polsce", wydawnictwo Zakładu Narodowego imienia Ossolińskich we Lwowie, 1922 r.

Prawo karania w wojsku lądowym było z początku wyłączną atrybucją królewską, lecz od końca XIV wieku przeszło na hetmanów, którzy sądzili i karali podległe im wojsko. Prawo sądzenia hetmani wykonywali osobiście lub przez ustanowione do tego osoby. Od wyroków tych osób było dopuszczalne odwołanie się do osoby hetmana.

Możliwe jest, że przepisy o niektórych z przestępstw wojska lądowego były stosowane i w marynarce wojennej, jak np. przepisy o bójkach i pojedynkach (za wyjęcie miecza — ucięcie ręki, za zranienie — śmierć, za wyzwanie na pojedynek — ucięcie ucha), o zbiegostwie, o nieusłuchaniu rozkazu co do udziału w bitwie, o pijaństwie wywołującym niezdolność do bitwy, o buncie (kara śmierci).

Konkretne jednak dane co do przepisów karnych, stosowanych w marynarce, zawiera wydany w r. 1552 przez radę gdańską na podstawie postanowień Hanzy „Porządek żeglugi i prawo morskie", zatwierdzony przez Zygmunta Augusta i uzupełniony w r. 1614. W tym „Porządku" wyszczególniono przepisy i ograniczenia, do których każdy marynarz musiał stosować się pod groźbą kary [2]). Są to więc przepisy materialnego prawa karnego w stosunku do marynarzy. Kaprowie podlegali specjalnemu sądownictwu kaperskiemu [3]).

Zygmunt August w r. 1568 utworzył „Komisję Morską", złożoną z siedmiu zaufanych mężów pod przewodnictwem Jana Kostki z Stangenberga. Komisarze otrzymali prawo sądzenia wszystkich spraw, odnoszących się do kaprów, i mogli do sądów powoływać burmistrzów, rajców i ławników, z czego robiono stały użytek. W ratuszu puckim rozstrzygał sprawy kaperskie osobny sąd kaperski, złożony z delegata Komisji Morskiej i miejscowych ławników. Księgi tego sądu dotąd częściowo zachowały się [4]).

We wskrzeszonym Państwie Polskim marynarka wojenna ma wspólne z wojskiem lądowym przepisy wojskowego prawa karnego i wojskowego postępowania karnego. Są jednak pewne nieliczne przepisy, dotyczące wyłącznie marynarki wojennej, o których poniżej.

W obowiązującym wojskowym kodeksie karnym (Dz. U. R. P. Nr. 91/32, poz. 765), mającym zastosowanie do żołnierzy (miano żołnierza obejmuje oczywiście i marynarza) w czynnej służbie wojskowej, są następujące przepisy, odnoszące się tylko do marynarki wojennej.

Ustawowe wyrażenie okręt oznacza każdy statek marynarki wojennej, na którym znajduje się dowódca wojskowy i załoga. Ustawowe wyrażenia marynarka wojenna i flota odpowiadają pojęciu wojska; okręt — jednostce wojskowej.

Wśród kar dodatkowych obok wydalenia z wojska jest wydalenie z marynarki wojennej. Jedno z przestępstw przeciwko obowiązkowi wierności żołnierskiej karane śmiercią jest oddanie przez dowódcę nieprzyjacielowi okrętu lub jego załogi bez uczynienia przedtem wszystkiego, czego w celu uniknięcia oddania obowiązek od dowódcy wymaga. Jest przestępstwem przeciwko obowiązkowi wojskowemu, jeżeli żołnierz, pełniący służbę w marynarce wojennej, po rozłączeniu się poza obrębem wód ojczystych z okrętem, nie stawi się natychmiast na ten lub inny polski okręt, albo w najbliższym konsulacie polskim. Do przestępstw przeciw szczególnym obowiązkom służbowym należy lekkomyślne lub przez niedbalstwo w peł-

---

[2]) Cyt. praca Dr. Czołowskiego, str. 17.
[3]) Cyt. praca Dr. Czołowskiego, str. 32.
[4]) Cyt. praca Dr. Czołowskiego, str. 50 — 52.

nieniu służby spowodowanie przez żołnierza znacznego uszkodzenia okrętu.

Według obowiązującego wojskowego postępowania karnego (Dz. U. R. P. Nr. 59/20 poz. 368) właściwości sądów wojskowych podlegają, między innymi, żołnierze w czynnej służbie wojskowej i w stanie nieczynnym za wszystkie przestępstwa (wojskowe i pospolite), popełnione w czasie czynnej służby i stanu nieczynnego, oraz osoby, wchodzące w skład załogi okrętu, należącego do marynarki wojennej, a znajdującego się w służbie, lub wzięte w charakterze służbowym na pokład takiego okrętu, tudzież osoby, wchodzące w skład załogi statku, wcielonego czasowo do marynarki wojennej w czasie mobilizacji lub wojny, albo wzięte w charakterze służbowym na pokład takiego statku.

Odpowiednikami dwóch kategoryj sądów wojskowych I instancji dla wojska — wojskowych sądów rejonowych i wojskowych sądów okręgowych — są dla marynarki wojennej sądy marynarskie i sądy admiralskie. Faktycznie funkcje sądów marynarskich i sądów admiralskich pełnią wojskowe sądy rejonowe i wojskowe sądy okręgowe, lecz do kompletu sądzącego powołuje się w charakterze asesorów żołnierzy marynarki wojennej.

Drugą i ostatnią instancją sądową jest wspólnie dla wojska i dla marynarki wojennej Najwyższy Sąd Wojskowy.

Na morzu tworzą się dla marynarki wojennej sądy wojenne floty, sądy wojenne eskadry i sądy wojenne okrętowe, będące odpowiednikami sądów polowych dla wojska w polu[5]).

DR. ADAM KOZŁOWSKI
Prokurator Sądu Okręgowego w Gdyni

Morskie ustawodawstwo karne

I. Państwo nasze, jak wiemy, nie posiada specjalnego morskiego kodeksu karnego. Jeśli więc mowa o morskim ustawodawstwie karnym, to rzecz naturalna mamy objąć tym mianem szereg przepisów karnych, luźnie pomieszczonych w poszczególnych ustawach, regulujących odpowiedzialność za przestępstwa, popełniane w takim czy innym związku z pracą lub służbą na morzu.

II.Okręg gdyński rozciąga się według obowiązujących przepisów na powiaty morski i kartuski (rozp. Min. Sprawiedl. z dn. 21.V.1932 Dz. U. Nr. 47, poz. 445). O tym, aby jurysdykcja sądów okręgu gdyńskiego miała sięgać naszego morza, ustawy nic nie mówią. Stąd więc właściwość ta opiera się na zasadach faktycznych, którym — rzecz oczywista — nikt nie przeczy.

Z właściwością terytorialną sądów łączy się ściśle zakres mocy obowiązującej naszych ustaw na naszych wodach. Kwestię te reguluje w pier-

---

[5]) Według mającego wejść w życie z dniem 1 stycznia 1937 r. prawa o ustroju sądów wojskowych (Dz. U. R. P. Nr. 76 z 6/X 1936 r., poz. 536) w sprawach żołnierzy, pełniących służbę w marynarce wojennej, oraz innych osób, podlegających dowódcom (przełożonym) w marynarce wojennej, sprawować będą wymiar sprawiedliwości wojskowe sądy rejonowe, jako wojskowe sądy marynarskie i wojskowe sądy okręgowe, jako sądy admiralskie, jeżeli nie zostaną utworzone osobne wojskowe sądy marynarskie i osobne sądy admiralskie. Podczas wojny — w wojsku i w marynarce wojennej wymiar sprawiedliwości sprawować będą sądy wojenne, noszące w marynarce wojennej nazwę morskich sądów wojennych.

wszym rzędzie art. 3 § 1 i 2 K. K. Według tego przepisu ustawę karną stosuje się do wszystkich osób, które popełniły przestępstwo 1) na obszarze Państwa Polskiego albo 2) na polskim statku wodnym lub powietrznym. A dalej ten sam przepis daje bliższe, uzupełniające wyjaśnienie pojęcia obszaru Państwa mówiąc, że za obszar Państwa uważa się również wody wewnętrzne i przybrzeżne oraz powietrze nad tym obszarem. Określenie *„wody wewnętrzne"*, zdawałoby się, nie potrzebuje bliższych wyjaśnień. Za takie wody uznać należy oczywiście rzeki, jeziora i kanały, które znajdują się na terytorium Państwa. Wymienione rodzaje wód nie wyczerpują jednak w całości wód wewnętrznych. Wielu ludzi, żyjących nad naszym morzem i pracujących na nim, nie wie o tym, że wody wewnętrzne Państwa Polskiego stanowi ponadto Zatoka Pucka, zamknięta linią, łączącą cypel Helski z cyplem Radłowskim zgodnie z artykułem 2 Rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej z 21.X. 1932 r. o granicy morskiej Państwa (Dz. Urz. Nr. 92, poz. 798). Stąd więc np. reda portu gdyńskiego leży na wodach wewnętrznych Państwa. Wspomniane już rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej ustala w art. 4-tym wody przybrzeżne Państwa. Mianowicie są nimi wody, ograniczone linią równoległą do linii wybrzeża i do granicy wód wewnętrznych (linia zamykająca Zatokę Pucką) w odległości 6 mil morskich. Jak wynika z art. 3 i 4 tego Rozporządzenia, wody przybrzeżne obejmują wody terytorialne (bliższe wybrzeżu do 3 mil morskich) i wody pasa przyległego (dalsze między 3 i 6 milami morskimi). Plastycznie wykreśla poszczególne granice mapa, dołączona do tego Rozporządzenia, do której obejrzenia każdego gorąco zachęcam, bo jest ona ciekawym przyczynkiem do poznania geografii naszego wybrzeża i morza.

Z tego, co przedstawiłem, nie należy wnioskować, iż władze polskie nie mogą wystąpić przeciwko przestępcy poza strefą wód przybrzeżnych. Przeciwnie — pościg może odbywać się na pełnym morzu, jeżeli istnieje podstawa do przyjęcia, że przestępstwo popełniono na obszarze, podlegającym polskiemu ustawodawstwu karnemu. Zdarza się to zwłaszcza w przypadkach przestępstw skarbowych, rybołówstwa przez obcych rybaków (głównie niemieckich i gdańskich) i przekroczeń granicy. Inne przypadki ingerencji władz polskich poza wodami przybrzeżnymi, choć teoretycznie możliwe, praktycznie nie mają większego znaczenia.

Na obszarze wód, wchodzących w skład obszaru Państwa, sądownictwu polskiemu podlegają statki zagranicznych flot handlowych. Na tej też zasadzie zdarzają się wypadki interwencji władz polskich w razie popełnienia przestępstwa na takim statku w strefie jurysdykcji sądów polskich. Natomiast jednostki pływające zagranicznych marynarek wojennych posiadają prawo eksterytorialności, regulowane prawem międzynarodowym. Polskie statki wodne wymienia art. 3 § 1 K. K. odrębnie, jako przedłużenie obszaru Państwa. Gdziekolwiek taki statek się znajduje, choćby poza polskimi wodami przybrzeżnymi, podlega on jurysdykcji sądów polskich. W tych jednak wypadkach właściwość sądów okręgu gdyńskiego może opierać się tylko na zasadach ogólnych K. P. K., a to wobec braku wyraźnego przepisu, który by właściwość tych sądów w sprawach morskich w sposób wyłączny ustalał. Tak więc każdy sąd polski może być właściwy do rozpoznania spraw o przestępstwa, popełnione na polskich statkach poza wodami przybrzeżnymi. Rozgraniczenie właściwości sądów powszechnych i wojskowych (tych ostatnich odnośnie jednostek pływających naszej marynarki wojennej) opiera się na zasadach tych samych, jakie obowiązują na terenie całego Państwa.

III. Obecnie przejdę do omówienia pokrótce przepisów karnych materialnych, związanych z pracą naszych sądów w zakresie spraw morskich. Stosunkowo częste są sprawy, wynikające z przypadków *awarii statków*. Przyczyny awarii są różne. Najczęstsze bywają złe warunki atmosferyczno-nawigacyjne, przejawiające się w nieprzeniknionych nieraz dla oka ludzkiego mgłach. O ile do tego nie przyłączy się jako dalsza przyczyna zaniedbanie ze strony służby nawigacyjnej statku, to mamy do czynienia z przypadkiem, który — rzecz oczywista — wyłącza pociąganie załogi statku do odpowiedzialności karnej. Ale równie częste są awarie z powodu zaniedbań załogi tak w sygnalizacji, jak i w obserwacji, koniecznych w żegludze morskiej. Nie są też wyłączone wypadki winy umyślnej czy podyktowane uczuciem zemsty czy też chęcią zdobycia premii asekuracyjnej, jaka w żegludze morskiej bywa bardzo znaczna. Wynikiem tego może być uszkodzenie statku przy równoczesnym osadzeniu go na mieliźnie, zatopieniu statku oraz utonięciu członków załogi. W ustawodawstwie naszym w przeciwieństwie do obowiązującego tu dawniej ustawodawstwa niemieckiego brak szczególnych przepisów karnych, przewidujących odpowiedzialność za tego rodzaju przestępstwa. Stąd więc stosujemy w tych wypadkach ogólne przepisy K. K. z 1932 r., a to: art. art. 215 § 1 i 2, 217 § 1 pkt. c i § 2, 218, 219, 225, 230 § 1, 264 i t. d., zależnie od stanu faktycznego sprawy i zbiegających się przepisów (art. 36 K. K.).

IV. Z przepisów „kodeksowych" mają jeszcze częste zastosowanie w sprawach morskich przepisy karne §§ 296 a) i 298 k. k. z 1871 roku (niem.), utrzymane wyraźnie w mocy art. 2 licz. 3 P. w. K. K. z 1932 r. W szczególności § 296 a) k. k. niem. przewiduje kary na cudzoziemców, którzy bezprawnie łowią ryby w polskich wodach przybrzeżnych, przy czym obok grzywny do 600 zł. lub kary więzienia do 6 miesięcy należy orzekać przepadek przyrządów do łowienia, które sprawca miał przy sobie jak np. kutra, sieci i t. p. oraz ryb, znajdujących się na statku wodnym niezależnie od tego, czyją są one własnością. Tego rodzaju wypadki zdarzają się często z rybakami gdańskimi i niemieckimi. Krajowi rybacy podlegają w tym względzie przepisom rozporządzenia Min. Przem. i Handlu z 12.XII. 1930 r. o wykonywaniu rybołówstwa morskiego (Dz. Ust. Nr. 92, poz. 719), które przewiduje w § 23 sankcję karną grzywny do 100 zł. za wykroczenie przeciwko postanowieniom tego rozporządzenia oraz zarządzeniom, jakie na jego podstawie wyda Morski Urząd Rybacki.

Następnie § 298 k. k. niem. przewiduje kary za ucieczkę marynarza ze statku, aby uchylić się od przyjętej służby, bez względu na to, czy zbiegł w kraju czy zagranicą. Za to przestępstwo grozi kara więzienia do roku. Przestępstwo to, możemy sobie pochlebić, zdarza się w naszej marynarce handlowej bardzo rzadko.

V. W zakresie służby na morzu obowiązuje do dziś t. zw. *„ustawa żeglarska"*. Jest to niemiecka ustawa o służbie marynarza z dnia 2.VI.1902 r. (Dz. Ust. Rzeszy Niem. str. 175). Zawiera ona w rozdziale V (§§ 93 — 121) postanowienia karne, grożące karami za przewinienia marynarzy statków handlowych morskich. Ściganie tych przestępstw następuje również w razie popełniania ich poza granicami Państwa. Do rozpoznawania spraw o te przestępstwa właściwe są sądy na ogólnych zasadach, o ile nie jest właściwy Urząd Morski na zasadzie § 122 cyt. ust. w stosunku do przestępstw, szczegółowo w tym §-ie wymienionych. Do właściwości sądów należą następujące przestępstwa w tej ustawie przewidziane: 1) ucieczka marynarza z otrzymaną płacą w zamiarze uchylania się od przy-

jętej służby (§ 93 cyt. ust. — odpowiednik § 298 k. k. niem.), 2) odmowa posłuszeństwa powtórnym rozkazom kapitana, oficera statku lub innego przełożonego (§ 100 cyt. ust.), 3) zmowa dwóch lub więcej marynarzy przy odmowie posłuszeństwa (§ 101 cyt. ust.), 4) zmuszenie kapitana statku, oficera lub innego przełożonego za pomocą gwałtu albo groźby użycia gwałtu albo odmowy wykonania służby do przedsięwzięcia lub zaniechania czynności służbowych (§ 103 cyt. ust.), 5) stawianie oporu za pomocą gwałtu lub groźby użycia gwałtu przy wykonywaniu uprawnień służbowych przez kapitana statku, oficera lub innego przełożonego albo czynne targnięcie się na nich (§ 104 cyt. ust.), 6) zmowa przy popełnianiu przestępstw z §§ 103 i 104 (§ 105 cyt. ust.), 7) nieusłuchanie rozkazów, dotyczących stłumienia karygodnych czynów, wymienionych w §§ 103 i 104 (§ 106 cyt. ust.), 8) bezzasadne zażalenie do Urzędu Morskiego, oparte na fałszywych twierdzeniach, a dotyczące niezdatności statku do żeglugi albo braków w żywności, które spowodowało dochodzenie (§ 108 cyt. ust.), 9) umyślne i bezprawne zniszczenie albo uszkodzenie części kadłuba statku, maszyny, omasztowania, albo urządzeń, przeznaczonych do ratowania ludzi (§ 109 cyt. ust.), 10) nadużycie władzy dyscyplinarnej względem marynarza przez kapitana statku, oficera lub innego przełożonego (§ 111 cyt. ust.), 11) zaniechanie przez kapitana należytego zaprowiantowania statku (§ 112 cyt. ust.), 12) niezgodne z przepisami obsadzenie przez kapitana statku oficerem, wstrzymywanie przez niego marynarzowi jadła i napojów, wydawanie żywności zepsutej, pozostawienie marynarza zagranicą bez zezwolenia Urzędu Morskiego (§ 113 cyt. ust.), 13) uniemożliwienie przez armatora lub jego zastępcę należytego zaprowiantowania statku lub zaopatrzenia w przepisowe środki lecznicze (§ 117 cyt. ust.). — Przestępstw, ściganych w postępowaniu karno-administracyjnym przez Urząd Morski, nie będę wyliczał z uwagi na ich drobiazgowość i mniejsze znaczenie. Skoro mowa o służbie marynarza, to w związku z tym wspomnieć muszę o ustawie o obowiązku repatriacji marynarzy przez morskie statki handlowe z dnia 2 czerwca 1902 (Dz. Ust. Rzeszy Niem. str. 212), która przewiduje w § 8 odpowiedzialność w postępowaniu karno-administracyjnym przed Urzędem Morskim z powodu uchylania się od obowiązku zabrania na statek polski w celu przewiezienia do Polski marynarzy polskich.

VI. Szczególną ochronę *kabli podmorskich* wprowadziło Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 20.III.1935 r. (Dz. Ust. Nr. 29, poz. 222). Przewiduje ono karę więzienia do lat 5 lub aresztu za uszkodzenie kabla podmorskiego, zagrażające prawidłowemu działaniu komunikacji telegraficznej lub telefonicznej. W wypadku winy nieumyślnej grozi kara aresztu do roku lub kara grzywny (art. 1 § 1 i 2 cyt. Rozp.). Szereg innych wypadków niezachowania należytej ostrożności w związku z zakładaniem czy naprawą kabli podmorskich podlega według tego Rozp. karze aresztu do 3 miesięcy lub grzywny do 3000 zł. (art. 2 cyt. Rozp.). Rozpoznanie tych przestępstw należy do właściwości Sądu Okręgowego w Gdyni.

VII. Ustawa z dnia 28.V.1920 r. o *polskich statkach handlowych morskich* (Dz. Ust. Nr. 47, poz. 285) przewiduje w art. 24 — 29 kary za nieprawne podniesienie polskiej bandery handlowej morskiej, za nieposiadanie na statku certyfikatu okrętowego, stwierdzającego rejestrację, za niepodnoszenie bandery wobec statków wojennych, fortów nadbrzeżnych i przy wejściu do portów polskich, za niezgłoszenie danych do rejestracji,

wymaganych tą ustawą, niezgłoszenie danych powodujących utratę prawa do podnoszenia bandery polskiej, za podnoszenie na rufie bandery innej, niż polska, wreszcie utrzymywanie na statku załogi niepolskiej i używanie obcego języka przy prowadzeniu ksiąg okrętowych i kierownictwie statku. Do orzekania w sprawach o te przestępstwa właściwe są sądy grodzkie.

VIII. Osobny komplcks tworzą przepisy dotyczące *bezpieczeństwa statków morskich*. Zasadnicze w tej materii jest ramowe Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24.II.1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. Ustaw Nr. 80, poz. 632). Zawiera ono w odrębnym rozdziale przepisy karne za przestępstwa, podlegające częściowo właściwości sądów grodzkich, częściowo właściwości Urzędu Morskiego w trybie postępowania karno-administracyjnego. Do pierwszej kategorii należą przestępstwa z art. 42 i 48 cyt. Rozporządzenia, przewidujące kary, grożące właścicielowi, armatorowi i kapitanowi statku za wyprowadzenie statku z portu krajowego lub zagranicznego wbrew zakazowi właściwej władzy inspekcyjnej (art. 42) i za spowodowanie przez podanie świadomie fałszywych danych sporządzenia dokumentu bezpieczeństwa niezgodnego z rzeczywistym stanem statku (art. 48). Do drugiej kategorii należą przestępstwa z art. art. 43, 44, 45, 46, 47 i 49 cyt. Rozporządzenia. Karane są w tej kategorii: 1) przekroczenie przepisów wydanych na podstawie art. 6 i 7 cyt. Rozporządzenia (art. 43), 2) niezgłoszenie statku do inspekcji wstępnej, periodycznej i radiotelegraficznej przed upływem wyznaczonych terminów inspekcji (art. 23 i 44), 3) nieprzedstawienie statku do takich inspekcji, gdy zarządzi to władza inspekcyjna (art. 24 i 45), 4) przekroczenia przepisów art. art. 22, 26, 27 i 32, a więc niezawiadamianie władzy inspekcyjnej o uszkodzeniu statku wskutek burzy, zderzenia lub ognia, nieprzedstawienie dokumentów i nieudzielenie informacji władzy inspekcyjnej, niewykonanie robót, zarządzonych przez władzę inspekcyjną, a potrzebnych do zbadania bezpieczeństwa statku (dokowanie, ustawienie na pochylni, opróżnienie i t. p.), niepowiadomienie władzy inspekcyjnej o dokonanych zmianach w kadłubie lub urządzeniach statku, wpływających na stan jego bezpieczeństwa (art. 46), 5) spowodowanie inspekcji statku przez podanie w tym celu nieprawdziwych danych (art. 47), wreszcie 6) nieprzechowywanie na statku właściwego dokumentu bezpieczeństwa (art. 249). Jako przepisy, wydane na podstawie wspomnianych już wyżej art. 6 i 7 Rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej, należy tu wymienić przede wszystkim a) rozp. Ministra Przem. i Handlu z 4.VII.1933 r. o zapewnieniu statkom morskim, służącym do przewozu pasażerów, obsługi, łodzi i tratew ratunkowych i o świadectwach wioślarskich (Dz. Ust. Nr. 57, poz. 432), b) rozp. Min. Przem. i Handlu z dnia 10.VIII. 1935 r. o urządzeniach pasażerskich na statkach morskich i certyfikatach pasażerskich (Dz. Ust. Nr. 61, poz. 392), c) rozp. Min. Przem. i Handlu z dnia 31.VII.1935 r. o prowadzeniu dzienników okrętowych i maszynowych na polskich statkach handlowych (Dz. Ustaw Nr. 62, poz. 395).

IX. Ze spraw, ściśle związanych z życiem a raczej pracą w porcie, zdarza się najczęściej odpowiedzialność robotników portowych za różne pospolite przestępstwa. Odpowiedzialność robotnika portowego nie ogranicza się tylko do samej kary w zwykłym postępowaniu sądowym za popełnienie przestępstwa pospolitego. Istnieje jeszcze odpowiedzialność dodatkowa szczególna, w trybie postępowania karno-administracyjnego, polegająca na skazaniu takiego robotnika na pozbawienie praw robotnika porto-

wego i odebranie karty rejestracyjnej. Robotnik portowy, mający bezpośredni dostęp do przeładowywanego towaru musi pod każdym względem zasługiwać na zaufanie. Jeśli temu zaufaniu w czymkolwiek uchybi, nie zasługuje na to, by był robotnikiem portowym. Pozbawienie praw robotnika portowego może być czasowe lub trwałe, zależnie od przestępstwa czy uchybienia, jakiego się dopuścił. Omawianą tu odpowiedzialność reguluje art. 37 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 27.X.1933 r. o pracy robotników portowych w Gdyni (Dz. Ust. Nr. 85, poz. 646).

X. *Holowanie statków* w portach polskich może być uskuteczniane tak przez zarządy portów jak i przedsiębiorstwa prywatne (osoby fizyczne lub prawne). Stąd więc istnieje Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 21.X.1932 r. o warunkach uprawnień do holowania statków w polskich portach morskich (Dz. Ustaw Nr. 91, poz. 783). Podaje ono szereg norm, regulujących wymogi potrzebne do udzielenia koncesji oraz obowiązki, związane z wykonywaniem przedsiębiorstwa. Zasadniczym obowiązkiem jest stałe bez przerwy wykonywanie przedsiębiorstwa (art. 4 ust. 1). Naruszenie przepisów tego Rozp. karane jest grzywną do 3000 zł. i aresztem do 3 miesięcy lub jedną z tych kar, a orzecznictwo należy do Urzędu Morskiego. Za cięższe lub wielokrotne naruszenie tych przepisów może Minister Przem. i Handlu cofnąć koncesję.

XI. W końcu przepisy karne morskie w najogólniejszej formie znajdujemy w Rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z 22.III.1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (Dz. Ustaw Nr. 38, poz. 366). Według art. 6 dyrektor Urzędu Morskiego wydaje zgodnie z obowiązującymi przepisami i ogłasza w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego rozporządzenia porządkowe w zakresie policji portowej i żeglugowej w wypadkach nie unormowanych osobnymi przepisami. Przekroczenia tych rozporządzeń karane są na zasadzie art. 12 cyt. Rozp. grzywną do 200 zł. lub aresztem do 7 dni przez Urząd Morski w trybie postępowania karno-administracyjnego.

Jak widać z zestawienia, które starałem się możliwie dokładnie uczynić, posiadamy dość obfite morskie ustawodawstwo karne. Rozmiary materiału nie pozwoliły mi na bardziej szczegółowe omówienie poszczególnych ustaw czy rozporządzeń. Niech więc artykuł ten służy raczej jako wykaz, pomagający do zorientowania się w przepisach karnych naszego ustawodawstwa morskiego.

WIESŁAW SPEICHERT
Sędzia Sądu Okręgowego w Gdyni

Izby Morskie

W związku z rozwojem żeglugi Morskiej w XIX stuleciu i wobec stale zwiększającej się ilości nieszczęśliwych wypadków, którym ulegały statki handlowe, przystąpiły poszczególne państwa do systematycznego badania tychże wypadków przez organa władzy państwowej. W tym celu utworzono specjalne urzędy bądź też rozszerzono kompetencję już istniejących, przy czym ujęto zakres ich działania oraz tryb postępowania w ścisłe normy prawne.

Z chwilą powstania Państwa Polskiego obowiązywała w Zachodniej Polsce poniemiecka ustawa w przedmiocie badania wypadków morskich z dnia 27. 7. 1877 (Dz. U. Rzeszy str. 549), która nakazywała utworzenie Izb

Morskich (Seeamt) dla badania tych wypadków. Takich Izb Morskich utworzono na wybrzeżu niemieckim kilkanaście. Zaczątkiem ustawy o Izbach Morskich były w Niemczech protesty morskie czyli pamiętniki, które i dziś jeszcze, podobnie jak przed kilkuset laty, są praktykowane w Polsce i zagranicą. Ich podstawę prawną znajdujemy w przepisach §§ 522 i nast. niem. kod. handl. („Verklärung"). Zbyt często jednak zawierały pamiętniki, przedstawiające przebieg wypadków, zeznania nieścisłe, nie wyczerpujące i tendencyjne tak, że w kołach marynarskich nazywano je nie „Verklärung", lecz „Verdunkelung", czyli zaciemnienie.

Państwo Polskie nie przyjęło agend żadnej Izby Morskiej tak, że ustawa z 27. 7. 1877 r. nie znajdowała u nas praktycznego zastosowania. Ten stan rzeczy zmieniła dopiero ustawa sejmowa z dnia 18. marca 1925 r. (Dz. U. poz. 243/25) o Izbach Morskich, a to w ten sposób, że uchyliła poniemiecką ustawę i unormowała omawiane zagadnienie na nowo. W rzeczywistości jednak zmieniła ona faktyczny stan rzeczy o tyle, że ograniczyła się do utworzenia Izby Morskiej przy Sądzie Powiatowym w Wejherowie oraz Izby Morskiej Odwoławczej przy Sądzie Okręgowym w Starogardzie — w Gdyni wówczas nie istniał jeszcze Sąd Powiatowy a tym bardziej Okręgowy — i że skopiowała jedynie dopiero co uchyloną ustawę niemiecką. Tak więc ustawodawca nie wykorzystał nagromadzonego w międzyczasie doświadczenia żeglarskiego marynarzy własnych i państw obcych i nie dostosował norm prawnych do zmienionych warunków żeglugi i wzrostu jej znaczenia dla Państwa, dając normy przestarzałe na wzór ustawy niemieckiej, zastąpionej od 1 października 1934 r. nową ustawą o Izbach Morskich.

W ślad za rozbudową portu w Gdyni i rozwojem ruchu przeładunkowego usprawniono organizacyjnie Izby Morskie w ten sposób, że zniesiono Izby w Wejherowie względnie w Starogardzie i utworzono równocześnie Izby Morskie: I instancji i Odwoławczą przy powstałych w międzyczasie — Sądach Grodzkim względnie Okręgowym w Gdyni, umożliwiając przez to w razie potrzeby natychmiastowe działanie Izb Morskich (Rozp. z 30. X. 1930 r. D. U. poz. 600).

Interesujący pod względem prawnym i politycznym jest fakt utworzenia omawianą ustawą z 18 marca 1925 r. Izby Morskiej również — w Gdańsku przy Urzędzie Marynarki Handlowej Generalnego Komisariatu Rzeczypospolitej Polskiej. Równocześnie rozgraniczono działalność terytorialną Izb gdyńskiej i gdańskiej w ten sposób, że Izbie gdańskiej przydzielono do jej kompetencji rozpatrywanie awarii, czyli wypadków morskich w obrębie portu oraz wód terytorialnych gdańskich a zarazem poddano spory kompetencyjne obu Izb jak i orzecznictwo jurysdykcji Izby Odwoławczej w Gdyni, a Minister Sprawiedliwości wyznaczył na podstawie omawianej ustawy polskich sędziów państwowych w charakterze przewodniczącego Izby Morskiej w Gdańsku i jego zastępcy. Izba Morska w Gdańsku jednakże zleconych jej czynności nie wykonywała i nie wykonuje.

Z powyższego wynika, że utworzony został specjalny organ państwowy w postaci Izby Morskiej dla badania awarii, czyli, jak art. 1 omawianej ustawy powiada, dla „przeprowadzenia dochodzeń i wydawania orzeczeń w sprawach wypadków morskich, którym ulegają statki handlowe". Ustawodawca nie przydzielił czynności Izby Morskiej już istniejącym organom władzy państwowej jak np. sądom powszechnym, Urzędowi Morskiemu w Gdyni czy też innym, lecz utworzył odrębny organ, nad którego dzia-

łalnością wykonuje nadzór bezpośrednio Ministerstwo Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości (art. 6).

Instytucje stałych organów władzy państwowej, które jednoczą w zakresie swej działalności prowadzenie dochodzeń, oraz wydawanie orzeczeń i które zajmują się wyłącznie tylko tymi sprawami, spotykamy także w Niemczech i — z pewnymi odchyleniami — również w Holandii. W Anglii natomiast prowadzą dochodzenia urzędnicy, względnie władze, do których zakresu działania należą także inne czynności, a to na podstawie ustawy „Merchant Shipping Act" z 10 sierpnia 1854 i późniejszej zmiany tejże ustawy. Jednak rozprawę prowadzi i orzeczenie wydaje Sąd morski, składający się, jak zresztą we wszystkich państwach, z prawników i fachowców z dziedziny żeglugi. Inaczej regulowana jest kwestia organizacyjna w państwach skandynawskich, w których badanie awarii należy do kompetencji specjalnych sądów morskich, rozpatrujących tak sprawy cywilne jak i karne z dziedziny prawa morskiego. We Francji wreszcie rozpatrują awarię handlowe sądy morskie (Tribunaux Maritimes Commerciaux), do których kompetencji należą jednak równocześnie przekroczenia przepisów karnych, odnoszących się do żeglugi, przez co sądy te przypominają w pewnej mierze sądy morskie państw skandynawskich. Ustawa Polska o Izbach Morskich natomiast w niczym nie zmienia przepisów o odpowiedzialności karnej kierownictwa statku i członków załogi, czyli nie ogranicza w niczym kompetencji sądów karnych na rzecz Izby Morskiej.

Izby Morskie urzędują kolegialnie. Przewodniczą im sędziowie państwowi, mianowani przez Ministra Sprawiedliwości, którzy dla każdej sprawy powołują ławników z listy, a to w Izbie I-instancyjnej 4, zaś w odwoławczej 6 i odbierają od nich przysięgę na sumienne wykonywanie obowiązków. Spośród ławników przynajmniej dwóch, a w Izbie Odwoławczej 3, posiadać musi dyplomy kapitanów i mieć praktykę morską w charakterze kapitanów na statkach żeglugi wielkiej to znaczy żeglugi, przekraczającej granice żeglugi małej, ta zaś oznacza żeglugę na Morzu Bałtyckim oraz na Morzu Północnym w granicach od linii Dover — Calais do 61° szerokości geograficzej (§ 4 rozp. z 30.XI.1931 Dz. U. poz. 24). Poza tym uczestniczy w rozprawach Izby Morskiej delegat Ministra Przemysłu i Handlu, którego rola przypomina rolę prokuratora przy sądach karnych.

Izba Morska obowiązkowo wszczyna dochodzenie, gdy wypadkowi morskiemu (śmierć człowieka, zatonięcie statku, albo jego porzucenie) ulega lub wypadek spowoduje: polski statek handlowy jak również cudzoziemski statek handlowy, o ile wypadek zaszedł na terytorialnych wodach polskich, lub jeżeli Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło dochodzenie. W innych wypadkach wszczęcie dochodzenia pozostawione jest Izbie Morskiej do uznania.

Celem dochodzeń przed Izbą Morską jest wyjaśnienie przyczyn wypadku i wszystkich okoliczności wypadkowi temu towarzyszących. Chodzi tu o obiektywne ustalenie wszelkich okoliczności awarii i jej skutków w zakresie, w jakim tego wymaga dobro interesu publicznego, a mianowicie aby drogą ustalenia przyczyn móc w przyszłości podobnym wypadkom zapobiec, a tym samym niebezpieczeństwa grożące żegludze usunąć a przynajmniej możliwie je zmniejszyć. Dochodzenia te nie są oczywiście skierowane przeciwko kierownictwu statku lub członkom jego załogi. Pojęcie interesu publicznego, jaki tu w grę wchodzi, jest bez wątpienia bardzo szerokie. Przede wszystkim idzie o bezpieczeństwo życia ludzkiego jak

również innych ważnych dóbr przewozowi morskiemu powierzonych. Dalej chodzi o rozwój floty handlowej, której zadaniem jest przysparzanie dochodu społecznego przez wypieranie tonażu obcego z Gdyni i Gdańska, partycypowanie w handlu innych narodów i torowanie dróg polskim towarom. Wreszcie idzie tu także o majątek narodowy, włożony w budowę wielkiego i nowoczesnego portu handlowego, jak niemniej o dobre imię floty i polskiego portu.

Dla ilustracji warto w tym miejscu przypomnieć chociażby tylko katastrofę spalenia się na morzu w dniu 8 września 1934 amerykańskiego s/s Morro Castle wraz ze 130 pasażerami, co według orzeczenia amerykańskiego sądu morskiego, podanego w książce Rudolfa Van Wehrta „Morro Castle" nastąpiło z powodu ciężkiego niedbalstwa dowództwa statku, dalej zderzenie w dniu 21. XII. 1935 przed portem gdyńskim, na redzie, statków niemieckich „Otto Alfred Mueller" i „Kersten Milles", powodujące osadzenie dziobu s/s O. A. Mueller na dnie morza i jeszcze osadzenie w dniu 28. II. 1934 r. s/s Cieszyn na rafie w szerach finlandzkich.

Ciekawa jest statystyka rozpoznanych przez Izbę Morską w Wejherowie, względnie Gdyni w czasie od utworzenia Izby Morskiej t. j. od marca 1925 r. do 1 października 1936 r. awarii, którym uległy polskie statki handlowe morskie. Na 131 rozpoznanych spraw o awarię statków polskich w jednym wyłącznie wypadku odebrano drugiemu oficerowi statku patent oficerski na rok i tylko w 24 sprawach ustaliła Izba Morska spowodowanie wypadku przez kierownictwo statku. Świadczy to korzystnie o naszej marynarce handlowej i będzie niewątpliwie zachętą do dalszej ofiarnej pracy.

Przechodząc do treści orzeczeń, zaznaczyć należy, że winny one zawierać w sentencji: nazwę statku, miejsce i rodzaj awarii, dalej przyczyny tejże, jak np. trudne warunki atmosferyczne, wadliwe urządzenie techniczne statku lub zaniedbanie kierownictwa. Podkreśla się także ewentualny brak winy załogi, w szczególności kapitana, oraz zachowanie się kierownictwa statku po awarii i zwraca się również uwagę na panujące w żegludze zwyczaje. Tym samym przyczynia się Izba Morska do ugruntowania sprawności nawigacyjnej, dyscypliny i bezpieczeństwa polskiej floty handlowej, stwierdzając zarazem błędy i usterki i pouczając o prawidłowych w danym wypadku sposobach manewrowania jak i o właściwym zachowaniu się kierownictwa statku. Reasumując, można o orzeczeniach Izby morskiej powiedzieć, że są one sprawdzające i opiniodawcze, a także rozstrzygające i zapobiegawcze. Orzeczenia Izby nie są pozbawione jednocześnie znaczenia prestiżowego, a to w tych wszystkich wypadkach, gdy w grę wchodzi bandera państwa obcego, rozpatrującego następnie tę samą awarię przez własne do tego powołane instytucje, jak również i w tych wypadkach, w których orzeczenia Izby stanowią istotny materiał dowodowy przy rozstrzyganiu przez sąd polubowny sprawy podziału pokrycia szkód, powstałych wskutek awarii, pomiędzy zainteresowane towarzystwa asekuracyjne. Gdy bowiem chodzi o awarię statku polskiego i obcego oddają towarzystwa ubezpieczeniowe spory takie zwykle sądom w Londynie lub w Kopenhadze. Orzeczenia Izb Morskich mają również znaczenie zabezpieczenia dowodów dla sporów cywilnych n. p. o odszkodowanie.

W związku z powyższym nie od rzeczy będzie wspomnieć o pracy ustawodawczej uprawiających żeglugę państw, mającej na celu zapobieganie awariom przez tworzenie norm prawnych, odnoszących się do pilotażu,

świateł, sygnalizacji i t. p. i przez ujednolicenie tychże w poszczególnych krajach, przez co normy te stały się prawem międzynarodowym. W ten właśnie sposób powstała „Ordynacja Dróg Morskich", ustawa poniemiecka z 5.2. 1906 (Dz. U. Rzeszy str. 120) w przedmiocie świateł pozycyjnych i topowych statku, sygnałów, sposobów zapobiegania zderzeniu przy mijaniu się, w szczególności we mgle i wiele innych. Prócz powyższych przepisów prewencyjnych został w podobny sposób uzgodniony między całym szeregiem państw kompleks norm w przedmiocie niesienia pomocy w wypadku niebezpieczeństwa morskiego (Seenot), reguły prawne na wypadek awarii oraz skutków tychże i inne (porozumienia z 26 września 1910 Dz. Ustaw Rzeszy 1913 str. 49 i nast. i str. 66 i nast., dalej z 7. I. 1913 strona 90 i nast.). To też w praktyce Izb Morskich wyłaniają się stale ciekawe zagadnienia prawne i to nie tylko z dziedziny prawa proceduralnego, lecz także z dziedziny prawa materialnego, a w szczególności z prawa handlowego, morskiego i międzynarodowego jak n. p. stosunek prawny pilota do kapitana statku, awaria na linii demarkacyjnej wód lądowych i morskich, sprawa uprawnień członków składu oficerskiego zagranicą i inne.

Ustawa o Izbach Morskich, mówiąc w artykule 1, że obowiązkiem Izb jest prowadzenie dochodzeń i wydawanie orzeczeń, nie wyczerpuje tym samym jeszcze zadań Izb. Artykuł 25 uprawnia Izby Morskie także do pozbawienia — na wniosek delegata — kapitana lub pomocnika kapitana polskiego statku handlowego prawa wykonywania zawodu, jeżeli kapitan lub jego pomocnik wskutek niezdolności do wykonywania zawodu spowodował wypadek morski lub jego następstwa. Ustawa więc zleciła Izbom Morskim także prowadzenie dochodzeń w kierunku ustalenia, czy między zachowaniem się kapitana lub jego pomocnika a wypadkiem zachodzi związek przyczynowy i czy zachowanie się to spowodowane było brakiem kwalifikacyj zawodowych. W razie ustalenia tych okoliczności przysługuje Izbie prawo odebrania patentu.

O ile chodzi o charakter postępowania, wszczętego na podstawie artykułu 1, t. j. w przedmiocie wyjaśnienia przyczyn awarii, to zgodne jest zapatrywanie nauki co do tego, iż ma tu miejsce postępowanie administracyjne; natomiast co do charakteru postępowania z art. 25 czyli nad wnioskiem o odebranie dyplomu zapatrywania są rozbieżne. Zdaniem moim, idzie tu nie o postępowanie administracyjne, lecz o sądowe postępowanie z dziedziny sądownictwa niespornego, stanowiące pewnego rodzaju analogię do postępowania o ubezwłasnowolnienie w myśl przepisów §§ 645 do 687 niem. proc. cywiln., w którym to postępowaniu, podobnie jak tutaj, bierze udział prokurator sądu okręgowego, a stronom przysługuje tak samo, jak w postępowaniu o odebranie patentu, środek prawny. Wysuniętą powyżej tezę popiera także fakt zmiany § 7 ustawy niemieckiej o Izbach Morskich z roku 1877 przez polską ustawę z 1925 r. (art. 7) w tym kierunku, że przewodniczącymi są sędziowie państwowi, gdy natomiast według niemieckiej ustawy z roku 1877 mogli nimi być także urzędnicy administracyjni, byleby posiadali kwalifikacje prawne na stanowisko sędziego. W przeciwieństwie do ustawy polskiej, a także niemieckiej z roku 1934, rozpatrują sądy zagraniczne, a to we Francji i w państwach skandynawskich, wniosek o odebranie patentu w postępowaniu karnym, w Holandii zaś w postępowaniu dyscyplinarnym.

Uprawnienia Izb Morskich, wynikające z art. 25, winny być, zdaniem moim, znacznie rozszerzone, i to przede wszystkim na wypadki ujawnienia niezdolności przy wykonywaniu zawodu żeglarskiego, chociażby ujawniona

niezdolność nie pozostawała w związku przyczynowym z awarią, jak również na wypadki zachowania się zagranicą kapitana lub pomocnika w sposób niegodny polskiego marynarza, przy czym wszczęcie postępowania w tego rodzaju wypadkach winno nastąpić, tak samo, jak w wypadku, przewidzianym w artykule 25, na wniosek delegata.

O ile chodzi o tryb postępowania przed Izbą Morską, zauważyć należy przede wszystkim, co następuje: wszczęcie dochodzeń zarządza przewodniczący; on też przygotowuje rozprawę i zabezpiecza dowody n. p. przez przesłuchanie pod przysięgą świadków lub biegłych. Rozprawy Izby Morskiej odbywają się publicznie i ustnie, przy czym z przebiegu rozprawy spisuje się protokół, który podpisują przewodniczący i protokólant. Izba jest władna przesłuchać pod przysięgą świadków i biegłych oraz przeprowadzić oględziny. Osoby zainteresowane t. j. kapitan i pomocnik kapitana, którego wypadek stanowi przedmiot rozprawy, zeznają bez przysięgi, z tym jednak, że Izba ma prawo zaprzysiąc tychże w charakterze świadków. Ławnikom Izby Morskiej, delegatowi, jak i zainteresowanym przysługuje prawo stawiania pytań świadkom i biegłym, przy czym zainteresowani mogą występować w towarzystwie obrońców n. p. w towarzystwie adwokatów lub fachowców z dziedzin żeglugi. Jako uzupełnienie powyższych norm postępowania mają zastosowanie przepisy polskiego Kod. Post. Karnego. Po zgłoszeniu wniosków końcowych delegata i udzieleniu głosu zainteresowanym Izba Morska, po naradzie, ogłasza orzeczenie o przyczynach wypadku, względnie także o odebraniu dyplomu. Orzeczenie musi być uzasadnione na piśmie. Otrzymuje je, w wypisie zaopatrzonym pieczęcią Izby Morskiej, delegat, który przesyła je następnie Ministerstwu Przemysłu i Handlu oraz, na żądanie, kapitan i pomocnik kapitana. Kapitanowi i jego pomocnikowi, którym odebrano patenty, jako też delegatowi, gdy Izba wniosek o odebranie patentu rozstrzygnęła odmownie, przysługuje prawo wniesienia przeciwko orzeczeniu odwołania w trybie przewidzianym ustawą do odwoławczej Izby Morskiej, która o odebraniu patentu orzeka ostatecznie. Koszty postępowania przed Izbami morskimi ponosi Skarb Państwa.

Dr. WŁADYSŁAW SOWIŃSKI
Radca Ministerstwa Przemysłu i Handlu

Odpowiedzialność przewoźnika morskiego za ładunek

I. Przewoźnik morski, przyjąwszy ładunek do przewozu, czy to bezpośrednio na statek, czy też do magazynu portowego przed załadowaniem na statek, bierze na siebie odpowiedzialność za integralność ładunku czyli za utratę lub uszkodzenie ładunku w czasie przewozu. W przypadku utraty lub uszkodzenia ładunku może przewoźnik uwolnić się od odpowiedzialności przez wykazanie (ekskulpację), że utrata względnie uszkodzenie nastąpiły mimo stosowania z jego strony staranności sumiennego przewoźnika. Zasadę tę wypowiada § 608 kodeksu handlowego z 10.V.1897 r., którego IV księga, zawierająca prawo morskie wraz z przepisami o asekuracji morskiej, ma u nas i w Gdańsku zastosowanie i obowiązuje nadal na mocy art. VI pkt. 1, art. XXIV pkt. 1, Przepisów wprowadzających nowy kodeks handlowy z dn. 27.VI.1934 r. (rozp. Prezydenta Rzp. z dn. 27.VI. 1934 r., Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 503). Pewne złagodzenie odpowiedzialności

przewoźnika z § 608 ma miejsce w przypadku, gdy oddane są do przewozu kosztowności, dzieła sztuki, pieniądze lub papiery wartościowe, w myśl bowiem § 607 kod. handl. z 10.V.1897 r. przewoźnik odpowiada za przewożone przedmioty w ogóle tylko wtedy, jeżeli charakter lub wartość tych przedmiotów zostały przy oddaniu do przewozu zakomunikowane.

Przez wyrażony w § 608 cyt. kod. handl. obowiązek przewoźnika stosowania względem przewożonego ładunku staranności sumiennego przewoźnika należy rozumieć stosowanie tej dbałości, która w przewozie morskim przy uwzględnieniu zwykłych i nadzwyczajnych warunków podróży jest pożądana, aby ładunek w tym stanie, w jakim się znajdował w chwili oddania go do przewozu, przewieźć do miejsca przeznaczenia. Przewoźnikiem może być każdy przedsiębiorca okrętowy, a więc właściciel statku lub też osoba, która na obcym statku ładunek przewozi, jak np. t. zw. czarterer (charterer), który dla przewozu ładunku bierze w najem cały statek lub jego część.

Odpowiedzialność przewoźnika za utratę i uszkodzenie ładunku istnieje przede wszystkim w stosunku do jego kontrahenta, z którym zawarł umowę przewozową, t. j. w stosunku do wysyłającego, który może być właścicielem ładunku lub też wysyła, jak np. spedytor, cudzy ładunek. Jeżeli chodzi o odpowiedzialność przewoźnika w stosunku do odbiorcy, który odbiera ładunek w miejscu przeznaczenia, będąc do tego uprawnionym, to jej podstawa prawna jest różna, zależnie od tego, czy odbiorca odbiera ładunek, będąc jako taki w umowie przewozowej, np. w czarterpartii (dokumencie wynajęcia całego lub części statku do przewozu), wymieniony, czy też odbiera ładunek na podstawie konosamentu. Konosament jest według IV księgi cyt. kod. handl. dokumentem całkiem niezależnym od umowy przewozowej, stwierdzającym przyjęcie ładunku na statek i zawierającym zobowiązanie armatora do wydania ładunku w miejscu przeznaczenia, i to albo z góry wymienionej osobie (konosament imienny) albo na zlecenie (konosament na zlecenie). W przypadku odbioru na podstawie umowy przewozowej przyjmuje się zgodnie z przeważającą opinią w judykaturze i literaturze, że odbiorca, zgłaszając się po odbiór ładunku, wstępuje z mocy prawa we wszelkie uprawnienia, przysługujące wysyłającemu z umowy przewozowej (cessio legis), i może je wykonywać we własnym imieniu. Jest to konstrukcja, przyjęta także w art. 620 nowego Kod. Handl. w odniesieniu do odbiorcy w przewozie lądowym. Niektórzy teoretycy przyjmują, że odbiorca czerpie swe prawa wobec przewoźnika z umowy przewozowej jako zobowiązania na rzecz osoby trzeciej. Czy się przyjmie jedną lub drugą konstrukcję prawną co do uprawnień odbiorcy, odpowiedzialność przewoźnika *z umowy przewozowej* za utratę lub uszkodzenie ładunku istnieje nie tylko w stosunku do wysyłającego, ale także do odbiorcy.

Umowa przewozowa, jako podstawa prawna odpowiedzialności przewoźnika wobec odbiorcy za integralność ładunku, praktycznie nie ma wielkiego znaczenia, jeżeli wystawiono konosament. Jako papier wartościowy o charakterze t. zw. dokumentu tradycyjnego (Traditionspapier), zastępującego sam ładunek, i dokumentu, którego pisemna treść wyłącznie decyduje o zawartym w nim zobowiązaniu (obligatio ex scriptura), daje on odbiorcy, który się nim legitymuje, samoistną, niezależną od umowy przewozowej podstawę prawną do żądania od przewoźnika wydania ładunku w miejscu przeznaczenia w takim stanie, jaki on sam wykazuje w swej pisemnej treści.

Nadmienić należy, że roszczenie do odszkodowania za utratę lub uszkodzenie ładunku należy do tych wierzytelności, którym z mocy prawa przysługuje przywilej (uprzywilejowane prawo zastawu) na statku i przewoźnem (§ 754 p. 7 cyt. kod. handl., art. 1 punkt 2 Międzynarodowej Konwencji o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich z dn. 25 sierpnia 1924 r. podp. w Brukseli).

II. Tak się przedstawia w głównych liniach odpowiedzialność ustawowa przewoźnika morskiego za integralność ładunku. Jest ona dyspozytywnej natury i może być odmiennie unormowana w drodze umowy, w szczególności przez przyjmowanie specjalnych klauzul, zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności (ang. exception clauses, franc. clauses de non responsabilité, niem. Freizeichnungsklauseln). Klauzule te wytworzyła praktyka angielska w takim szerokim zakresie, że wszelka odpowiedzialność przewoźnika za ładunek stała się fikcją. Sprzeciwiała się tym klauzulom praktyka sądowa, która podkreślała, szczególnie we Francji, że tego rodzaju klauzule, o ile sprzeciwiają się dobrym obyczajom (l'ordre public), są nieważne. Do takich zaliczano przede wszystkim klauzule, zwalniające przewoźnika od odpowiedzialności za szkodę w ładunku, wywołaną rozmyślnie przez kapitana i załogę.

Każda czarterpartia i każdy konosament zawierają liczne klauzule, zwalniające przewoźnika od odpowiedzialności za ładunek albo zmniejszające tę odpowiedzialność. Dają się one podzielić na 5 kategoryj, a mianowicie: 1. ograniczające czas trwania odpowiedzialności, 2. ograniczające zakres rzeczowy odpowiedzialności, 3. ograniczające sumę odszkodowania, 4. regulujące ciężar dowodu co do winy w wywołaniu szkody, 5. ustalające czas do zgłoszenia reklamacji w związku z utratą lub uszkodzeniem ładunku (porówn. zestawienie klauzul w książce Dr. Władysława Sowińskiego, Prawo Handlowe Morskie, 1935 r. str. 121 — 126).

Spośród najbardziej znanych klauzul należy wymienić: Insurance-clause czyli parasitic-clause (ogranicza odpowiedzialność tylko do tych strat i uszkodzeń, od których można się ubezpieczyć); negligence-clause (zwalniająca od odpowiedzialności za winę osób pomocniczych przewoźnika, w szczególności kapitana i załogi); contents unknown-measures, weight, quantity unknown (klauzule te wywołują ten skutek, że odbiorca, jeżeli kwestionuje zawartość, miarę lub wagę ładunku, powinien udowodnić, co, względnie ile, zostało załadowane na statek).

III. Ponieważ z rozwojem regularnej komunikacji morskiej konosament stał się najbardziej praktykowanym dokumentem przewozu morskiego, starano się na międzynarodowym terenie, aby w myśl ogólnie w prawie morskim panujących tendencyj unifikacyjnych ujednostajnić postanowienia konosamentu, dotyczące odpowiedzialności przewoźnika za integralność ładunku. Długoletnie starania Międzynarodowego Komitetu Morskiego (Comité Maritime International) oraz International Law Association zostały uwieńczone pomyślnym rezultatem w postaci zawartej w Brukseli dn. 27.VIII. 1924 r. międzynarodowej konwencji o ujednostajnieniu niektórych postanowień konosamentu. Konwencja ta oparła się całkowicie na t. zw. Regułach Haskich (Règles de Haye) z 1921 r., uchwalonych na konferencji International Law Association we wrześniu tegoż roku w Hadze przy udziale przedstawicieli armatorów, spedytorów morskich, towarzystw asekuracyjnych oraz banków. W Polsce konwencja zostanie w najbliższym czasie ogłoszona w Dzienniku Ustaw. W stosunku do do-

tychczasowych przepisów dyspozytywnych, dopuszczających zwolnienie przewoźnika od wszelkiej odpowiedzialności za ładunek, Konwencja wprowadza szereg norm *wiążących* (ius cogens), które nie mogą być zmienione w konosamencie przy pomocy klauzul. Normy te dotyczą zasadniczych obowiązków przewoźnika, mianowicie stosowania należytej staranności (due diligence) przy spełnianiu obowiązku przygotowania statku do podróży, uczynienia go zdatnym do żeglugi oraz należytego zaopatrzenia i obsadzenia statku załogą, jako też przygotowania na statku poszczególnych pomieszczeń dla przyjmowanego ładunku. Z ładunkiem powinien przewoźnik obchodzić się należycie i troskliwie (properly and carefully). Nadawcę ładunku uważa się za *gwarantującego* dokładność podanych przez niego znaków, liczb i ilości ładunku, a wymienionych w konosamencie. Wszelkie klauzule, zwalniające przewoźnika od tych zasadniczych obowiązków lub zmniejszające tę odpowiedzialność, są nieważne (be null and void and of no effect). Jednakże zwiększenie odpowiedzialności jest dopuszczalne. Za straty i szkody w ładunku, wywołane przez kapitana i załogę w nawigacji (navigation), t. j. przy techniczno-żeglugowych czynnościach, albo w administracji statku (management), przewoźnik nie odpowiada. Jako górną granicę odpowiedzialności za ładunek przewiduje konwencja 100 Ł. za każdą jednostkę ładunku (pakę, skrzynię) w przypadku, gdy rodzaj i wartość ładunku zostały podane przed załadowaniem i następnie wpisane do konosamentu. Postanowienia konwencji zasadniczo nie dotyczą czarterpartii. Jednakże treść konosamentu, wystawionego obok czarterpatii, powinna odpowiadać zasadom konwencji.

Przytoczyliśmy zasadnicze postanowienia konwencji brukselskiej z 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych postanowień konosamentu. Jakkolwiek konwencja ta normuje tylko fragment całego zagadnienia przewozu morskiego, stanowi ona stanowczy krok naprzód w kierunku zunifikowania norm, dotyczących najważniejszej instytucji morskiej prawa handlowego, t. j. przewozu ładunku, i tym samym stanowi zaczątek przyszłego międzynarodowego kodeksu przewozu morskiego.

JAN KONWIŃSKI.
Sędzia grodzki sprawujący
kierownictwo Sądu Grodzkiego
w Gdyni

Rejestr statków handlowych morskich

Zasady prawa międzynarodowego zezwalają statkom na swobodne pływanie na morzu jedynie wtedy, gdy posiadają swoją przynależność państwową. Prawo międzynarodowe nie zawiera jednak żadnych przepisów w przedmiocie przynależności państwowej statków a pozostawiło ujęcie tego zagadnienia w całej rozciągłości ustawodawstwu poszczególnych państw.

Zatem dla statków, posiadających przynależność państwową, morze stoi otworem jako wspólny szlak komunikacyjny i jako źródło dochodu, statki zaś, których załoga wyrzekła się wspólnoty ze swym państwem, nie pozostają pod ochroną prawa międzynarodowego. Pojawienie się więc na morzu statku bezpaństwowego nasunęłoby conajmniej podejrzenie piractwa. Statek doznaje ochrony jedynie ze strony tego państwa, którego przynależność posiada. Nadto przynależność państwowa statku decy-

duje o tym, czy statek winien na mocy umów międzynarodowych doznać względów i pomocy również innego państwa.

Oznaką zewnętrzną przynależności statku do pewnego państwa jest bandera państwa ojczystego, umieszczona na widocznym miejscu. Sam fakt podnoszenia bandery nie może jednak być uważany za wystarczającą gwarancję rzeczywistego posiadania prawa bandery. Bezpieczeństwo prawne na morzu wymaga tutaj specjalnych zarządzeń, by zapobiec bezprawnemu podniesieniu bandery. Rozwój międzynarodowego morskiego prawa administracyjnego doszedł w tej materii do pewnego rodzaju przymusu paszportowego. Dlatego też dla wykazania prawa bandery winny się na każdym statku znajdować papiery okrętowe t. j. publiczne dokumenty, wystawione przez państwo ojczyste i wykazujące wszelkie doniosłe w przedmiocie prawa bandery okoliczności faktyczne. Dawniej z uwagi na obowiązujące w poszczególnych państwach przesłanki przy udzieleniu prawa bandery trzeba było posiadać cały szereg takich dokumentów, z których każdy wykazywał jedną względnie kilka takich okoliczności faktycznych. Na przykład t. zw. list „beyl"-owski zawierał okoliczności o miejscu i czasie budowy statku, list kupna wykazywał prawo własności statku, świadectwo pomiarowe podawało stwierdzone urzędowo wyniki pomiarów statku, lista załogi poświadczała narodowość członków załogi.

Ruch statków, stale wzrastający, sam doprowadził do pewnego uproszczenia papierów okrętowych i zarazem spowodował lepszą kontrolę okoliczności faktycznych, koniecznych dla wykazania prawa bandery. I tak najpierw powstały t. zw. dokumenty główne t. j. jeden ze sporządzonych dokumentów uzyskał zatwierdzenie autorytatywne władz publicznych i wskutek tego stanowił pełny dowód co do zawartych w dokumencie okoliczności. Aby jednak zaoszczędzić zabieranie innych dokumentów, dokument główny winien zawierać okoliczności, nie związane z jego właściwą treścią. To znowu utrudniało nie tylko jego przejrzystość, lecz powodowało także pomyłki. Temu trzeba było zaradzić. Dlatego też sposób wykazania istotnych dla posiadania prawa bandery okoliczności udoskonalano coraz więcej, aż wreszcie wprowadzono instytut rejestru statków. Najwcześniej wprowadziła go u siebie Anglia, bo już w wieku XVIII. Względy celowości skłoniły też swego czasu wszelkie inne państwa, uprawiające żeglugę, do zaprowadzenia rejestru u siebie np. Portugalia w 1833 r., Holandia w 1836 r., Prusy w 1861 r., reszta Niemiec w latach od 1869 — 1872 r.

Polska posiadała wprawdzie za Zygmunta Augusta zaczątki własnej floty. Król ten powołał nawet do życia w 1568 r. specjalną „Komisję Morską" i z owych czasów posiadamy dokumenty tejże Komisji, w szczególności w przedmiocie budowy floty „Regestrum aedifficationis galeri" (por. pracę prof. Adama Kleczkowskiego — „Rejestr budowy galeony — zabytek z roku 1572"). Utrata wybrzeża morskiego i następnie niepodległości wykreśliły atoli Polskę z rzędu państw morskich. Z tej też przyczyny nie mogła wykazać swojej samodzielności w kodyfikacji prawa morskiego.

Natomiast z chwilą odzyskania niepodległości, już w 3 miesiące po odzyskaniu dostępu do morza, ustawodawca polski skierowuje swoją myśl do zagadnień morskich, dając tym najlepszy dowód dodatniego ustosunkowania się do idei morskiej od pierwszej niemal chwili istnienia państwa. Dowód ten stanowią ogłoszone w Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 47, poz. 285 ustawa z dnia 28 maja 1920 o polskich statkach handlowych mor-

skich i następnie rozporządzenie Min. b. dzielnicy pruskiej z dnia 18 stycznia 1921 w przedmiocie prowadzenia rejestru statków handlowych morskich (Dz. Ust. Nr. 10, poz. 58), częściowo sprostowane obwieszczeniem z dnia 10 czerwca 1921 (Dz. Ust. Nr. 50, poz. 313). Oba te ogłoszenia są niejako kamieniem węgielnym polskiego publicznego prawa morskiego.

Rejestr statków stanowi zbiór wszelkich istotnych okoliczności faktycznych, potrzebnych do wykazania prawa bandery i tworzy zarazem podstawę do wystawienia certyfikatu okrętowego czyli czegoś w rodzaju paszportu dla statku. Certyfikat ten zawiera równobrzmiącą z rejestrem statków treść, czyni wszelkie inne papiery okrętowe zbędnymi i jest pod każdym względem jedynym, wystarczającym dokumentem legitymacyjnym statków morskich. Znaczenie publiczno-prawne rejestru statków polega więc na tym, że stanowi on podstawę do udzielenia certyfikatu oraz że pozwala w sposób łatwy i pewny orientować się w prawnych i faktycznych stosunkach statku. Wielkie też ma znaczenie rejestr statków dla stosunków prywatno-prawnych, gdyż na rejestrowanym jedynie statku można ustanowić prawo zastawu i to przez wpis tegoż prawa do rejestru.

Podnieść jednak trzeba, iż rejestrowi statków nie przysługuje publiczna wiara, jaką ma księga wieczysta w myśl § 892 niem. kod. cyw. Jednakże we wszelkich wypadkach wpis do rejestru ma znaczenie domniemania prawdziwości odnośnie wpisanych okoliczności faktycznych. Jest to bardzo ważne szczególnie w procesach. Kto bowiem podnosi nieprawdziwość okoliczności rejestrowanej, musi ją udowodnić. Rejestracja handlowych statków morskich prawie w żadnym z państw nie jest przymusowa w rzeczywistym tego słowa znaczeniu. Pewnego rodzaju przymus tutaj jednak zachodzi, gdyż prawo bandery statki nabywają właśnie z chwilą rejestracji, korzystanie zaś z prawa bandery bez poprzedniej rejestracji pociąga za sobą dotkliwe kary, przewidziane w ustawach poszczególnych państw.

Jak tedy rejestr statków wygląda, co należy doń wpisać, kto go prowadzi, kto jest uprawniony i kto zobowiązany do uskutecznienia doń zgłoszeń? Wszystkie te zagadnienia normują, jak już wspomniałem, ustawa o polskich statkach handlowych morskich z dnia 28.V. 1920 r. Dz. Ust. Nr. 47, poz. 285 i rozporządzenie o prowadzeniu rejestru tychże statków z dnia 18.I 1921 Dz. Ust. Nr. 10, poz. 58. Oba te akty ustawodawcze znowelizowano rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6.III. 1928 r. Dz. Ust. Nr. 29, poz. 269 i rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Min. Sprawiedliwości z dnia 26 czerwca 1929 Dz. Ust. Nr. 57, poz. 540.

Rejestr handlowych statków morskich prowadzi się według wzoru załączonego do cytowanego rozporządzenia z dnia 18.I. 1921 r. Składa się on z 13 łamów: W łamie pierwszym wymienia się nazwę, którą statek posiada w chwili wpisania go do rejestru. O ile statek poprzednio figurował w rejestrze polskim pod inną nazwą, należy także zaznaczyć tę nazwę. Do tegoż łamu wpisuje się ponadto złożony z 4 liter międzynarodowy sygnał poznawczy. Łam drugi zawiera określenie rodzaju statku w wyrazach ogólnie używanych jak żaglowiec, motorowiec, parowiec i t. d. Następny łam podaje wyniki wymierzenia na podstawie świadectwa pomiarowego, datę tegoż dokumentu i władzę, która go wydała. Taką władzą jest dla polskich statków Urząd Morski w Gdyni oraz Urząd Marynarki Handlowej przy Generalnym Komisariacie R. P. w Gdańsku (Rozp. Prez. z dn. 17.V. 1927 o pomiarze statków handl. Dz. Ust. Nr. 47, poz.

422, rozporz. Min. Przem. i Handlu z dn. 24.XI. 1927 Dz. Ust. poz. 906, z dnia 2.X.31, poz. 723 i 26.X.32, poz. 862). W łamie czwartym wymienia się oprócz daty wybudowania statku również i stocznię, w której tenże został wybudowany. W łamie piątym podaje się port ojczysty, z którego statek uprawia żeglugę morską. Dla polskich statków portem ojczystym są Gdynia i Gdańsk. Do następnego łamu zapisuje się przynależność państwową, imię i nazwisko oraz miejsce stałego zamieszkania pełnomocnika, o ile takiego wyznaczono. Łam siódmy zawiera datę zarejestrowania statku z powołaniem się na odnośne akta rejestrowe. Łam ósmy oznacza stosunki własności i to tak, jak one się przedstawiają w chwili wciągnięcia statku do rejestru. Łam ten składa się z pięciu podłamów od a do e. W łamie dziesiątym umieszcza się oświadczenie, że wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela, współwłaścicieli, udziałowców i akcjonariuszy zostały wypełnione. Wpis ten może nastąpić dopiero po złożeniu odpowiedniego zaświadczenia Urzędu Morskiego wzgl. Urzędu Marynarki Handlowej, że wszystkie warunki zostały wypełnione. Do tegoż łamu zapisuje się wszelkie zmiany własności. I ten łam składa się z pięciu podłamów od a do e. Łam jedenasty zawiera zmiany zapisanych danych prócz zmian własności. Składa on się z 3 podłamów. Łam dwunasty przewidziany jest dla wpisów w przedmiocie wykreślenia z rejestru wraz z podaniem przyczyn. Łam trzynasty, składający się również z pięciu podłamów, mieści w sobie wszelkie obciążenia statku wraz z późniejszymi zmianami.

Prowadzenie rejestru handlowych statków morskich powierzone specjalnie w tym celu utworzonemu Oddziałowi przy Sądzie Grodzkim w Wejherowie, od 10 lipca 1929 r. zaś przy Sądzie Grodzkim w Gdyni. Tenże Oddział w osobie sędziego grodzkiego prowadzi ponadto rejestr handlowych statków morskich przy Generalnym Komisariacie Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku — Urząd Marynarki Handlowej, utworzony na zasadzie umowy polsko-gdańskiej z dnia 24.X.1921 i rozporz. Rady Ministrów z dnia 3.IV.1922 Dz. Ust. poz. 258 dla statków noszących polską banderę i mających Gdańsk za port ojczysty.

Zachodzi pytanie, czy każdy polski handlowy statek morski musi być zarejestrowany? — Na pytanie to trzeba zasadniczo odpowiedzieć przecząco, gdyż i przepisy polskie nie wymagają żadnej rejestracji dopóty, dopóki statek nie zamierza korzystać z prawa bandery, w przeciwieństwie do przepisów o statkach żeglugi śródlądowej, które wymagają rejestracji bez względu na to, czy statki są czynne czy nieczynne (Rozporz. Ministra Komunikacji z dnia 22.VI.1935, wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych o rejestracji statków i łodzi żeglugi śródlądowej Dz. Ust. Nr. 50, poz. 330). Przepis zaś § 19 rozporządzenia o rejestrze statków handlowych morskich opiewa, że do rejestru powinny być wciągnięte wszystkie statki nie zarejestrowane zagranicą i wymienione w art. 10 ustawy o polskich statkach handlowych morskich. Są to przede wszystkim statki o pojemności powyżej 50 metrów sześciennych brutto, uprawiające żeglugę morską w celu zarobkowania i stanowiące własność Państwa Polskiego, obywateli polskich wzgl. osób prawnych, które mają siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i w których: a) wszystkie udziały lub akcje są imienne, b) udział obcokrajowców w kapitale zakładowym nie przewyższa 49%, c) do każdej z władz — kierowniczej, nadzorczej i kontrolującej — obcokrajowcy nie wchodzą w stosunku, przewyższającym ich udział w kapitale zakładowym,

a w spółkach akcyjno-komandytowych nie są nadto osobiście odpowiedzialni, d) główny kierownik (dyrektor zarządzający) jest obywatelem polskim.

Specjalne wymogi przewiduje ustawa dla statków, będących własnością spółek firmowo-komandytowych i osób nie posiadających obywatelstwa, lecz należących do narodowości polskiej. Przepisy o rejestracji statków należy też stosować do jachtów spacerowych, wychodzących na pełne morze, do statków pilotowych, większych rybackich (ponad 50 m^3), holowniczych, ratunkowych, szkolnych, przeznaczonych do wyszkolenia personelu marynarki handlowej, oraz do statków wybudowanych w kraju na rachunek państw obcych lub ich obywateli aż do chwili zarejestrowania statków tej ostatniej kategorij przez właściwego konsula obcokrajowego (por. art. 9 ustawy).

Ponadto zawiera ustawa w artykułach 24 do 29 postanowienia karne dla kapitanów i właścicieli statków, nie stosujących się do przepisów ustawy i rozporządzenia. Istnieją zatem jedynie dla statków, *uprawiających żeglugę morską*, wyraźne środki przymusowe do przestrzegania obowiązku rejestracji statku i innych wynikających z ustawy obowiązków. Przy tym trzeba pamiętać, że jedynie statek rejestrowany może korzystać z dobrodziejstw ustawą przewidzianych. Dobrodziejstwa te określa art. 5 ustawy jak następuje: „Prócz uprawnień, przewidzianych w innych ustawach, polskim statkom handlowym służą: 1) wyłączne prawo uprawiania żeglugi nadbrzeżnej (kabotażu) na polskich wodach terytorialnych; 2) nietykalność wobec statków obcych na pełnym morzu, oraz prawa, wynikające z eksterytorialności na wodach i w portach obcokrajowych w granicach traktatów, konwencyj i zwyczajów międzynarodowych; 3) prawo do korzystania z ochrony polskich władz morskich wojskowych na pełnym morzu oraz polskich urzędów dyplomatycznych i konsularnych zagranicą; 4) w czasie wojny prawa, wynikające z neutralności, w razie ogłoszenia jej przez Rząd Rzeczypospolitej; 5) prawo do pomocy ekonomicznej państwa w myśl ustaw, specjalnie w tym celu wydanych.

Kto uskutecznia zgłoszenie do zarejestrowania statku? Kwestię tę normuje § 20 rozporządzenia, postanawiając, iż zarejestrowanie nastąpi na wniosek osób wymienionych w art. 22 ustawy o polskich statkach handlowych. Wniosek o zarejestrowanie w zwykłej pisemnej formie powinni zatem składać właściciel lub współwłaściciel ewent. ich pełnomocnik, którego właściciel statku, nie mający zamieszkania w Polsce, obowiązany jest ustanowić, lub ustawowi zastępcy przy osobach prawnych. Jeżeli chodzi o zmiany i uzupełnienia rejestru, uprawniony do zgłoszeń jest również kapitan, o ile statek znajduje się w porcie, w którym mieści się urząd rejestracyjny. O ile osób uprawnionych do takich zgłoszeń jest kilka, wystarcza zgłoszenie przez jedną z nich. Zgłoszeniu podlegają wszelkie okoliczności ustawą wymagane, w szczególności zatem nazwa i rodzaj statku, międzynarodowy sygnał poznawczy, wynik urzędowego obliczenia wymiarów statku, data i miejsce wybudowania statku, oznaczenie portu ojczystego, oznaczenie przynależności państwowej właściciela wzgl. pełnomocnika, oznaczenie tytułu nabycia statku lub poszczególnych udziałów we współwłasności. Wszystkie te dane trzeba udowodnić odpowiednimi dokumentami. Po zarejestrowaniu statku właściciel otrzymuje dokument rejestracyjny w postaci certyfikatu okrętowego, zaopatrzonego pieczęcią sądu i podpisem sędziego. Certyfikat i uwierzytelniony wyciąg z rejestru

musi stale znajdować się na statku. Po uskutecznieniu zmian w rejestrze trzeba dokumenty uzgodnić z treścią rejestru.

Jak określa art. 18 ustawy, certyfikat jest dowodem: 1) złożenia danych i dokumentów, dotyczących wymaganych dla wpisu okoliczności; 2) przynależności statku do polskiej floty handlowej; 3) prawa statku do podnoszenia polskiej bandery handlowej morskiej. Posiadając prawo bandery, polskie statki handlowe morskie mogą w całej pełni korzystać z dobrodziejstw ustawy, o których była mowa. Niemniej jednak są zobowiązane do: 1) podnoszenia na rufie wyłącznie polskiej handlowej bandery morskiej; 2) utrzymywania na statkach załogi polskiej oraz używania przy prowadzeniu ksiąg okrętowych i kierownictwie języka polskiego, przy czym za załogę polską uważa się załogę, składającą się z $3/4$ zarówno oficerów jako też marynarzy obywateli Państwa Polskiego; 3) wypisania na dziobie statku z każdej strony widocznymi z daleka i trwałymi literami nazwy statku, na rufie zaś nazwy statku i portu ojczystego. Dla statków, nabytych zagranicą od obcokrajowców, ustawa w art. 15 przewiduje pewne udogodnienia dla rejestracji statku. W tym bowiem wypadku certyfikat może być zastąpiony przez tymczasowe zaświadczenie konsula polskiego, urzędującego zagranicą w tym okręgu, w którym statek w chwili zmiany właściciela się znajduje. Jest to t. zw. świadectwo o banderze. Prawo wydania takiego świadectwa jest jednak w pewnym stopniu ograniczone i może ono być wydane na czas nie dłuższy od jednego roku od daty wystawienia. Na wypadek niemożności ukończenia podróży w tym czasie konsul polski może świadectwo przedłużyć na czas niezbędny. O wydaniu jak i o przedłużeniu konsul obowiązany jest zawiadomić Sąd Grodzki — Oddział Rejestracyjny — w Gdyni. Zaznaczyć trzeba, że Sąd wydaje zasadniczo tylko jeden certyfikat okrętowy i jeden wyciąg z rejestru. Wydanie nowego certyfikatu wzgl. wyciągu np. wskutek częściowego uszkodzenia lub utraty może nastąpić tylko wtedy, gdy dawniejsze dokumenty zwrócono lub udowodniono ich utratę. Zwrócone dokumenty unieważnia się, wzgl. zaznacza się w nowych o utracie dawniejszych.

Pierwszym statkiem polskim zarejestrowanym w ogóle jest wpisany dnia 10 czerwca 1921 r. w rejestrze przy Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku statek frachtowy „Kraków" o pojemności 425,95 ton rejestrowych brutto, stanowiący własność Polskiego Towarzystwa Żeglugi Morskiej „Sarmatia", Spółka z ogr. odpow. w Krakowie. Rejestr przy Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku nie wykazuje wielu pozycyj rejestracji statków, bo na 20 statków ogółem zarejestrowanych wykreślono do chwili obecnej 11. Inaczej jest z rejestrem statków prowadzonym przez Sąd Grodzki w Gdyni. Działalność tego rejestru zaczęła się dnia 28.VI.1922 rejestracją motorowca „Mira" o pojemności 30,06 ton brutto, będącego własnością firmy „Żegluga Bałtycka" Tow. z ogr. por. w Gdyni. Rejestr zawiera obecnie zę 134 pozycyj ogółem jeszcze 81 pozycyj czynnych. Wśród nich znajdujemy nasze wielkie statki transoceaniczne a) parowce: S/S „Kościuszko" o pojemności 6522,46 ton rejestrowych brutto, zarejestrowany dnia 26.VIII.1930 pod Nr. 58; S/S „Polonia" o pojemności 7499,72 ton rej. brutto, zarejestrowany dnia 16.IX. 1930 pod Nr. 59; S/S „Pułaski" o pojemności 6344,94 ton rejestrowych brutto, zarejestrowany dnia 18.X.1930 pod Nr. 61; b) motorowce: m/s „Piłsudski" o pojemności 14293,58 ton rej. brutto, zarejestrowany dnia 14.IX.1935 pod Nr. 125; m/s „Batory" o pojemności 14286,84 ton rej. brutto, zarejestrowany dnia 16.V.1936 pod Nr. 132. Wszystkie statki są

własnością firmy „Gdynia-Ameryka Linie żeglugowe, Spółka Akcyjna” — Gdynia America Shiping Lines Limited — z siedzibę w Gdyni.

Prowadząc rejestr handlowych statków morskich, sądownictwo polskie przez Sąd Grodzki w Gdyni spełnia zaszczytne wobec żeglugi polskiej zadanie nadania polskim statkom handlowym morskim prawa bandery. W ten sposób właśnie sąd jest tym ważnym czynnikiem, który decyduje o wcieleniu handlowego statku morskiego do naszej floty handlowej, a statek taki, legitymując się na dalekich morzach certyfikatem, zaopatrzonym podpisem sędziego i pieczęcią sądu, wykazuje zarazem, że sądownictwo ma swój udział również w dziedzinie morskiej.

Ważność tego udziału doceniła też żegluga nasza podczas uroczystości poświęcenia naszych wielkich transoceanicznych motorowców „M/S Piłsudskiego” i „M/S Batorego”, zapraszając Prezesa Sądu Okręgowego w Gdyni, by osobiście dokonał aktu uroczystego wręczenia certyfikatu okrętowego władzom linii Gdynia — Ameryka.

WIKTOR ROSZCZYNIALSKI
Adwokat w Gdyni

Wykreślenie handlowego statku morskiego z rejestru a prawo zastawu

Wpisanie statku morskiego do rejestru ma dwojakie znaczenie. Przede wszystkim na podstawie dokonanej rejestracji stwarza się podstawę do wydania certyfikatu okrętowego. Poza tym ujawnia się wszystkie te okoliczności, które w żegludze i użyciu potocznym mają wielkie znaczenie. Każdy bowiem w łatwy i pewny sposób na podstawie zapisów do rejestru może się przekonać o faktycznych i prawnych stosunkach odnośnego statku. Te względy publiczno-prawne nie są jednak jedyne, dla których rejestr statków morskich istnieje i daleko poważniejsze są inne jeszcze względy natury prawa prywatnego. Mianowicie ustanowienie zastawu na rejestrowanym statku morskim nie jest inaczej możliwe, aniżeli przez odpowiedni wpis w rejestrze. Rozwój życia gospodarczego, a szczególnie rozwój żeglugi morskiej wymagał, aby właścicielom statków morskich dano możliwości kredytowe przez stworzenie podstawy do zabezpieczenia na statkach morskich. W stosunkach prywatno-prawnych rejestr statków morskich ma więc pierwszorzędne znaczenie, wpisuje się bowiem do niego nie tylko prawa własności, ale i przede wszystkim reguluje on sprawy obciążeń na statku.

W tych to warunkach wykreślenie z rejestru statku morskiego raz tam wpisanego ma decydujące znaczenie i wpływ na ukształtowanie się praw osób, których prawa zabezpieczone były odpowiednim wpisem. Przed omówieniem skutków, jakie wywiera wykreślenie statku z rejestru, chciałbym zestawić przypadki, kiedy wykreślenie takie następuje.

Powodami do wykreślenia statku morskiego z rejestru są: 1) zatonięcie, 2) uznanie go za niezdatny do naprawy, 3) utrata praw polskiego statku morskiego, 4) wniosek właściciela o wykreślenie statku, 5) wpisanie statku do rejestru zagranicznego, 6) zmiana portu ojczystego.

Zatonięcie statku zachodzi nie tylko w przypadku zupełnej jego utraty, ale i wówczas, gdy uszkodzenia są tak poważne, iż ze statku właściwie nic nie pozostało. Jeżeli z pozostałych części rozbitego statku zbudowano nowy statek, to ten nowy statek bynajmniej nie będzie identyczny ze statkiem

rozbitym, wobec czego przyjąć należy utratę statku pierwszego. Inaczej ma się sprawa, jeśli stary statek jedynie rozebrano na większe części w zamiarze ponownego ich zmontowania w jedną całość. W tym wypadku istnieje statek nadal a wyjęte z niego części pozostają w dalszym ciągu jego częściami składowymi. Tak samo nie będzie można przyjąć utraty statku, jeśli drogą stopniowej zamiany pierwotne części wraz z kadłubem zastąpiono nowymi. Również i istotna przebudowa statku, jak naprzykład przebudowa żaglowca na statek parowy, nie będzie równoznaczna z utratą statku. Równoznaczne z zatonięciem statku jest natomiast zaginienie statku (Schiffsverschollenheit). Jako zaginiony należy uznać statek, który nie dopłynął do portu przeznaczenia w czasokresie zaginienia oraz do którego w tymże okresie zaginienia nie doszła do zainteresowanych żadna wiadomość o statku. Zaginienie statku stanowi domniemanie, że statek zatonął. Gdyby później okazać się miało, że domniemanie to było nieusprawiedliwione a wykreślenie z rejestru już nastąpiło, to w takim razie dokonane wykreślenie było bezzasadne. Sąd rejestrowy musiałby poprzednie wykreślenie cofnąć i przywrócić pierwotny wpis w rejestrze. To przywrócenie dawnego wpisu nie stanowiłoby nowej rejestracji statku, lecz jedynie przywrócenie starego wpisu.

Dalszym powodem wykreślenia statku z rejestru jest jego niezdatność do żeglugi z powodu niezdatności do naprawy. Chociaż z powodu uszkodzenia statek nie zatonął, to pomimo to może być uznany za niezdatny do żeglugi. Ustawa polska z dnia 28. maja 1920 r. w art. 21 wyraźnie wymienia jako przyczynę wykreślenia z rejestru uznanie statku za niezdatny do naprawy. Wśród jakich to warunków może być uznany statek za niezdolny do naprawy wyjaśnia przepis art. 479 niem. kod. handl., stanowiący, że poczytuje się statek za niezdolny do naprawy, gdy: 1) naprawa w ogóle nie jest możliwa, lub nie da się wykonać w miejscu, gdzie statek się znajduje a jego przeprowadzenie do innego portu, wyposażonego w urządzenie umożliwiające naprawę, nie da się wykonać, 2) naprawa nie opłaca się t. j., gdy koszty naprawy wyniosłyby więcej, aniżeli 3/4 jego poprzedniej wartości.

Wykreślenie z rejestru następuje na wniosek, przy czym niezdatność statku do naprawy musi być wobec sądu rejestrowego wykazana. Zachodzi teraz pytanie w jaki sposób fakt niezdatności do naprawy wykazać, wzgl. udowodnić należy. Otóż pewne wyjaśnienia w tym względzie daje nam przepis § 530 kod. handl. niem. Mianowicie według tego przepisu ustalenie niezdatności do naprawy nastąpić musi przez sąd miejsca, w którym się statek znajduje, a w razie braku w tej miejscowości sądu — przez inną władzę miejscową. Poza tym postępowanie takie przeprowadzić należy przy współudziale konsula polskiego, o ile konsul polski w miejscu tym się znajduje. Gdyby nie było w miejscu sądu ani innej władzy, wzgl. gdyby sąd i ta inna władza odmawiała współdziałania, — wówczas konsul polski przeprowadzić powinien odpowiednie dochodzenia i po wysłuchaniu znawców wydać kierownikowi okrętu odpowiednie zaświadczenie o niezdatności statku do naprawy. Gdyby to przeprowadzenie dochodzeń było niemożliwe, — kierownik okrętu wystarać się powinien o inne dowody, które by stwierdzały ponad wszelką wątpliwość niezdatność statku do naprawy. W każdym razie musiałby zebrać odpowiednie orzeczenia znawców, zeznania świadków, szkice, fotografie i t. d. Sąd rejestrowy w razie przedłożenia mu dokumentów, mających wykazać niezdatność do naprawy, z urzędu badać musi, czy istotnie przedłożone dowody są wy-

starczające i czy z nich wynika niezdatność statku do naprawy. Nie jest on bynajmniej związany opinią, wyrzeczoną przez znawców, wzgl. przez sąd zagraniczny. Sam jeszcze bada nagromadzony materiał i ostatecznie orzeka.

Nie każdy statek może być polskim statkiem morskim. Zależy to od dopełnienia warunków, bliżej wyszczególnionych w ustawie. Zdarzyć się może, że statek w chwili zgłoszenia go do rejestracji posiadał wszystkie wymogi ustawy ale je utracił w późniejszym czasie. I w takim wypadku przestał być polskim statkiem morskim, tracąc tym samym i wszelkie uprawnienia, które mu ustawa daje jako statkowi polskiemu. Pierwotne obce ustawodawstwa były bardzo rygorystyczne i zaliczały do krajowych statków tylko te, które: 1) były zbudowane w kraju, 2) których załoga składa się z obywateli własnych, 3) których właścicielami byli właśni obywatele. Ustawa polska tych trzech warunków już nie stawia, zrzekając się zupełnie pierwszego co do pochodzenia statku, a co do drugiego nakłada jedynie obowiązek utrzymania polskiej załogi (art. 6). Natomiast trzeci wymóg jest w zasadzie utrzymany w polskiej ustawie o statkach morskich (Wyjątek art. 4).

W myśl art. 10 ustawy z dnia 28 maja 1920 r. dopiero wpisanie statku do rejestru stwierdza, że jest on statkiem polskim i że przysługują mu prawa zastrzeżone dla polskich statków morskich. Poza tym nie ma w ustawie przepisu, który by nakładał na obywatela polskiego obowiązek rejestrowania swoich statków w polskim urzędzie rejestrowym. Stąd też wnosić należy, że właściciel statku ma prawo zawnioskować wykreślenie swego statku z rejestru. To jego prawo naturalnie będzie ograniczone do tych wypadków, w których wykreślenie z rejestru nie będzie naruszało prywatno-prawnych zadań rejestru morskiego. Zatem skoro w rejestrze wpisane będą hipoteki, wykreślenie statku możliwe będzie jedynie za zgodą wierzycieli tych hipotek.

Zgodnie z art. 14 ustawy z dnia 28 maja 1920 r. wnoszący o wpis statku do rejestru morskiego wykazać musi, że odnośny statek wykreślony został z rejestru zagranicznego. Poza tym stanowi ten przepis ustawy , że statek nie może być rejestrowany w Polsce, jeśli wpisany jest także do rejestru zagranicą. Chociaż polska ustawa w art. 21 takiej podwójnej rejestracji, jako przyczyny wykreślenia z rejestru, nie wymienia, to jednakże art. 14 zawiera ten ustawowy zakaz rejestracji statku zapisanego w obcym rejestrze. Dlatego też jestem zdania, że sędzia rejestrowy, stwierdziwszy fakt zarejestrowania statku także zagranicą, powinien z urzędu spowodować jego wykreślenie z polskiego rejestru morskiego.

Wreszcie wykreślenia z rejestru winno się dokonać, jeśli statek zmienił swój port ojczysty, przenosząc się do innego portu, leżącego w obrębie innego urzędu rejestrowego. Ustawa zmiany portu ojczystego nie wymienia jako przyczyny wykreślenia z rejestru, jednak wynika to z całokształtu sprawy. Statek może być wpisany jedynie w tym urzędzie rejestrowym, w którego obrębie leży port ojczysty danego statku. Jeśli zatem nowo obrany port ojczysty nie leży już w obrębie dotychczasowego urzędu rejestrowego, ten ostatni nie jest też już więcej właściwy do prowadzenia rejestru danego statku.

Oczywistą jest rzeczą, że wykreślenie statku z rejestru ma doniosłe znaczenie dla zastawu, zapisanego w tymże rejestrze. Nasuwa się pytanie, co z chwilą wykreślenia statku stanie się z wpisanym prawem zastawu? W literaturze niemieckiej pojawiło się zdanie, że pomimo wykreślenia

statku należy rejestr dalej prowadzić dla wpisanych tam obciążeń, a to dopóty, dopóki obciążenia te osobnym aktem prawnym nie zostaną wykreślone. To stanowisko wydaje się wątpliwe, albowiem ani ustawa tego nie przewiduje, ani też życie nie ujawniło takiej potrzeby. Raczej przyjąć należy, że dana karta rejestru z chwilą wykreślenia zeń statku zostaje zamknięta i że wobec tego dalsze jej prowadzenie choćby tylko dla istniejących obciążeń jest niemożliwe. Trudno bowiem dokonać w rejestrze wpisów obciążających statek, skoro statek ten jako przedmiot obciążenia już w tym rejestrze nie figuruje a jego stosunki prawne nie są tym rejestrem regulowane. Inną jest rzeczą, czy wykreślenie statku niweczy zarazem wpisane przed wykreśleniem prawo zastawu? Tak byłoby, gdyby ustawa nasza przestrzegała ściśle zasadę wpisu t. j. gdyby powstanie jak i istnienie hipoteki okrętowej czyniła zależnym od faktycznego istnienia wpisu do rejestru, przyjmując, że i takie hipoteki przestają istnieć, które przez pomyłkę, błąd i t. d. wykreślone zostały. Ustawa nasza tymczasem uzależnia jedynie powstanie hipoteki okrętowej od jej wpisania a przepisy §§ 1262 ust. 2 i 1263 ustęp 2 poniemieckiego kodeksu cywilnego wyraźnie wykazują, że fakt istnienia wpisu nie jest koniecznym warunkiem dalszego istnienia hipoteki okrętowej. Wobec tego stwierdzić wypada, że ani wykreślenie statku, ani niesłuszne wykreślenie hipoteki okrętowej nie powodują jeszcze zniesienia prawa zastawu zapisanego jako hipoteka okrętowa. Wyjaśniam tu, że używam dla określenia w mowie będącego prawa zastawu termin „hipoteka okrętowa", a to dlatego, że określenie to utarło się w życiu potocznym z uwagi na swe podobieństwo do hipoteki gruntowej, a poza tym, że odróżnić je trzeba od innych praw zastawu na statku, nie wymagających zapisu do rejestru jak sędziowskie prawo zastawu i ustawowe prawo zastawu.

Wracając do właściwego tematu zaznaczam, że hipoteka okrętowa istnieje nadal po wykreśleniu statku z rejestru, i to jako hipoteka, tak że przepisy o hipotece okrętowej w zasadzie nadal co do niej mają zastosowanie. Naturalnie wobec zamknięcia rejestru, spowodowanego wykreśleniem statku, nie można już w tymże rejestrze dokonywać dalszych zapisów. I tak bezwarunkowo byłyby niedopuszczalne i bez znaczenia — zapisanie w rejestrze sprostowania, sprzeciwu przeciwko prawdziwości, zmiana stopnia pierwszeństwa, względnie w końcu nawet wpisanie zupełnie nowej hipoteki.

Skutki wykreślenia statku z rejestru okazują się natomiast przy zrealizowaniu hipoteki okrętowej. W myśl art. 741 K. P. C. egzekucję z statków morskich zapisanych do rejestru, — przeprowadza się według przepisów o egzekucji z nieruchomości. Wobec wykreślenia statku z rejestru stał się on statkiem niewpisanym, a tym samym egzekucja zeń będzie się toczyła nie według przepisów, dotyczących egzekucji z nieruchomości, ale według przepisów dotyczących egzekucji z ruchomości (art. 755 K. P. C.). Od tej zasady czyni ustawa jeden wyłom. Mianowicie w art. 756 K. P. C. przewiduje, że egzekucja ze statku zagranicznego, jeśli odpowiada on warunkom, pod którymi statek polski podlega wciągnięciu do rejestru, toczyć się ma według przepisów o egzekucji z nieruchomości. Zachodzi teraz pytanie, czy i w jakiej mierze wykreślone z rejestru statki traktować należy jako statki zagraniczne. Polskim statkiem morskim jest tylko ten, który posiada wszystkie przymioty, przewidziane w ustawie z dnia 28. maja 1920 r. Jeśli je następnie utracił, a wykreślenie jego z rejestru nastąpiło z przyczyn pod 3) wyżej wymienionych, przestał też być polskim statkiem morskim, stając się równocześnie statkiem zagra-

nicznym. Taki statek potraktować należy na równi ze statkiem zagranicznym a ewentualną egzekucję prowadzić się winno według przepisów o egzekucji z nieruchomości. Tak przedstawiałaby się egzekucja ze statku wykreślonego z rejestru pod względem formalnym. Jeśli idzie o materialną stronę tego postępowania, to odbywa się ono z uwzględnieniem tego faktu i jego następstw, że ani statek, ani hipoteka okrętowa nie są wpisane do rejestru.

Według powyższego samo wykreślenie statku z rejestru nie wywiera jeszcze na treść i istnienie hipoteki okrętowej zasadniczego ujemnego wpływu. Inaczej już ma się sprawa, jeśli po wykreśleniu statku przychodzi osoba trzecia, która w dobrej wierze nabywa statek lub uzyskuje nowe obciążenie. Stosownie do § 1262 poniem. kod. cyw. wpisana do rejestru hipoteka okrętowa pozostaje w mocy w razie zbycia statku, choćby nawet nabywca pozostawał w dobrej wierze, że ta hipoteka nie istnieje. Z tego przepisu ustawy a contrario wynika, że traci ona swą moc, jeśli nie była wpisana do rejestru, a więc, że w razie sprzedaży statku gaśnie a przy ustanowieniu nowego zastawu ustępuje swe pierwszeństwo na rzecz tego nowego zastawu. Dalszą jest kwestia, czy do wykreślonych hipotek na statkach ma również zastosowanie zagrożenie, wynikające z § 1262 ust. 2. Rozważając to zagadnienie stwierdzić trzeba zgodnie z przepisami §§ 936 i 1207 kod. cyw., że decyduje tu dobra wiara. Kto bowiem istnienia prawa rzeczowego nie zna, a ono w rejestrze wpisane nie jest, nie ma obowiązku takiego prawa respektować, gdy nabył w dobrej wierze nowe prawo rzeczowe na statku. Ta myśl ustawodawcy wynika z § 1262 poniem. kod. cyw. Jeśli w ustępie 2 tego przepisu mowa jest jedynie o „n i e s ł u s z n y m wykreśleniu prawa zastawu, to rozumieć to należy w ten sposób, że przypadek taki w czasie, gdy statek figuruje jeszcze w rejestrze, w praktyce jedynie zachodzić będzie, że jednak poza tym ma zastosowanie zawsze tam, gdzie odnośne prawo rzeczowe nie jest ujawnione w rejestrze", a więc gdy jawność swoją utraciło przez zamknięcie rejestru na skutek wykreślenia statku. Wobec tego hipoteka na wykreślonym statku gaśnie, jeżeli drogą umowy zbyto statek, a nabywca, czy to w myśl § 479 niem. kod. handl., czy to w myśl § 929 wzgl. 930 wzgl. 931 kod. cyw. był w dobrej wierze odnośnie tej hipoteki. Tak samo traci hipoteka swój pierwotny stopień pierwszeństwa, jeżeli po wykreśleniu statku z rejestru nowe prawo na nim ustanowione lub takie nowe prawo przeniesione zostanie.

Oprócz omówionego zagrożenia wykreślenia statku z rejestru wywołuje jeszcze dalsze niebezpieczeństwo dla hipoteki okrętowej. Otóż według § 1265 kod. cyw. prawo zastawu rozciąga się także na przynależności okrętu. Według §§ 1265 ustęp 2 i 1121 kod. cyw. przedmioty, będące przynależnością okrętu, będą zwolnione spod odpowiedzialności za zastaw, jeśli przed ustanowieniem zastawu zbyte i ze statku usunięte zostały. Jeżeli natomiast zastaw powstał po sprzedaży, ale przed usunięciem przynależności, to w takim razie nabywca z uwagi na ujawnienie zastawu w rejestrze przed zabraniem rzeczy nie będzie mógł się bronić dobrą wiarą. Jeśli statek został wykreślony z rejestru a przynależności jego nabyła i wzięła w swe posiadanie osoba trzecia, której złej woli co do istnienia hipoteki okrętowej wykazać nie można, przynależność okrętu wolna będzie od odpowiedzialności za zastaw.

W końcu wspomnieć wypada o skutkach, jakie dla zastawu wywołać może ewentualna egzekucja, skierowana na statek, wykreślony z reje-

stru. Jak długo statek figuruje w rejestrze, dla hipotek na nim ciążących nie istnieje żadne niebezpieczeństwo. Postępowanie egzekucyjne toczy się stosownie do art. 741 K. P. C. według przepisów o egzekucji z nieruchomości a wierzyciel zastawny, jako ujawniony w rejestrze, z mocy samej ustawy staje się uczestnikiem postępowania.otrzyma on bez zgłoszenia się zawiadomienia tak o opisie i o oszacowaniu statku, jak i o terminie licytacyjnym. Również w podziale będzie on uwzględniony z urzędu bez potrzeby zgłaszania się. Zgoła inaczej przedstawiać się będzie sytuacja wierzyciela zastawu, gdy statek wykreślony został z rejestru. Tu nie będzie już prawo jego ujawnione, gdyż rejestr dla danego statku a tym samym i dla jego prawa zastawu więcej nie istnieje. Jego prawo nie będzie więc już uwzględnione z urzędu, a wyłącznie już jego rzeczą będzie dołożyć starań, by prawo zastawu zostało uwzględnione. W jaki sposób to prawo zastawu na wykreślonym statku zabezpieczyć, — zależeć będzie od tego. czy dany statek sprzedawany będzie egzekucyjnie jako ruchomość, czy też jako nieruchomość. Jeżeli chodzi o pierwszy wypadek, to wierzyciel zastawniczy, chcąc uzyskać zaspokojenie z sumy licytacyjnej dla swego zastawu, musi zgłosić i udowodnić swe prawo zastawu. Tak samo przy sprzedaży nierejestrowanego statku według przepisów o egzekucji nieruchomej wierzyciel swoje prawo zastawu może uchronić przed utratą jedynie przez to, że zgłosi najpóźniej w dniu przysądzenia własności swe prawo i przedłoży odpowiednie zabezpieczenie powództwa, mocą którego jego prawo jak i właściwa kolejność zaspokojenia zabezpieczone zostały. W razie niedochowania tych czynności zachowawczych wierzyciel zastawniczy traci prawo nie tylko do zaspokojenia według ustawowej kolejności ale w ogóle do zaspokojenia z sumy licytacyjnej. Nie będzie on już nawet uczestnikiem w postępowaniu egzekucyjnym, a ewentualną nadwyżkę wolną po pokryciu wszystkich wierzycieli przyzna się dłużnikowi egzekucyjnemu. Poza tym prawo zastawu po przetargu przymusowym wygasa zupełnie.

Wreszcie i zmiana bandery przez statek może mieć ujemne następstwa dla prawa zastawu, bowiem z tą chwilą, gdy statek wpisany został do obcego rejestru i na tej zasadzie zmienił banderę, będzie wykreślony z polskiego rejestru. Istniejące prawa zastawu same przez się jeszcze nie zgasną, jednak grozi im ogromne niebezpieczeństwo, które pochodzi stąd, że o istnieniu i powstaniu prawa zastawu decydować będzie już nie prawo polskie, ale prawo tego państwa, którego banderę statek nosi.

ZYGMUNT STEFANOWICZ
Adwokat w Gdyni

Zagadnienie pracy w porcie na tle obowiązującego ustawodawstwa polskiego

Wraz z rozwojem Gdyni i jej portu powstała konieczność ujęcia w pewne ramy zagadnienia pracy w porcie na wzór innych państw o wiekowej tradycji. Dążeniem ustawodawcy, normującego warunki pracy robotnika portowego, było stworzyć typ idealnego, wykwalifikowanego obywatela robotnika, na którym bezwzględnie polegać by można. To też nie każdemu robotnikowi dane jest szczycić się mianem pracownika portowego a wybiera się spośród nich ludzi wyróżniających się kwalifikacjami moralnymi i fachowymi, zaletami fizycznymi oraz zasługami względem

Ojczyzny. Czynnikom, powołanym do szeregowania robotnika w poczet robotników portowych niełatwe przypadło w udziale zadanie, jeśli się zważy ogromną ilość bezrobotnych, która napływa nie tylko z całej Polski, ale i z zagranicy do Gdyni w poszukiwaniu pracy, i która z każdym dniem wzrasta.

Warunki pracy robotników portowych normuje rozporządzenie Prezydenta R. P. z dnia 27.X. 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 85 poz. 646). W rozumieniu art. 1-go tegoż rozporządzenia robotnikiem portowym jest robotnik zatrudniony przy przeładunku portowym, uznany za robotnika portowego przez Komisję Kwalifikacyjną i zarejestrowany w Biurze Pośrednictwa Pracy dla robotników portowych w Gdyni.

Dwa rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu określają pojęcie przeładunku i zakres działania Komisji Kwalifikacyjnej, a mianowicie rozporządzenia z dnia 31.III. 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 32 poz. 290 i 291), rozporządzenie zaś wykonawcze Ministra Opieki Społecznej z dnia 27.III. 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 23 poz. 153) podaje zasadnicze czynności Biura Pośrednictwa Pracy i sposób zarejestrowania robotników portowych.

Przeładunkiem portowym w myśl tego ostatniego rozporządzenia będzie czynność wykonana w obrocie portowym, w obrębie portu, związana z ładowaniem towarów na statki morskie, rzeczne i wszelkiego rodzaju inne urządzenia przewozowe wodne i lądowe, przeznaczone do przewozu wraz z wyładowaniem ładunków z tych urządzeń, dalej czynności, związane ze składowaniem, wydawaniem, układaniem i przenoszeniem ładunków w magazynach i na placach składowych dla dalszego przewozu, z wyłączeniem czynności, połączonych z przerabianiem, przepakowywaniem i sortowaniem towarów w magazynach zakładów przemysłowych, wreszcie czynności, związane z bunkrowaniem, czyszczeniem i balastowaniem statków. Nie podpadają pod pojęcie przeładunku portowego czynności personelu technicznego, obsługującego portowe urządzenia przeładunkowe oraz czynności dozorców w magazynach i na placach składowych. Oczywiście często zachodzić będą wątpliwości, czy daną czynność podciągnąć można pod pojęcie przeładunku portowego, gdyż niejednokrotnie dominującą rolę odgrywać będą zwyczaje morskie, z którymi do dnia dzisiejszego w obrotach morskich tak bardzo liczyć się należy, to też ustawodawca w art. 27 dekretu o pracy przezornie przewidział, że wszelkie w tym kierunku spory rozstrzygać będzie Urząd Morski.

Komisja Kwalifikacyjna dla robotników portowych przy Urzędzie Morskim jest ciałem zbiorowym, w skład którego wchodzi przedstawiciel Urzędu Morskiego jako przewodniczący, kierownik Biura Pośrednictwa Pracy, po jednym przedstawicielu pracodawców i pracobiorców oraz sekretarz. Wszystkich członków oraz zastępców Komisji mianuje, za wyjątkiem kierownika Biura Pośrednictwa Pracy, który wchodzi w skład Komisji z racji swego stanowiska urzędowego, Dyrektor Urzędu Morskiego, przy czym przewodniczącego oraz sekretarza spośród urzędników Urzędu Morskiego do czasu odwołania, pozostałych zaś na okres jednego roku kalendarzowego spośród czterech kandydatów, przedstawionych przez zrzeszenie pracodawców i pracobiorców. Do zakresu działania Komisji należy zaliczanie robotników w poczet robotników portowych oraz zaszeregowanie ich do odpowiednich kategoryj zawodowych, skreślanie z rejestru robotników portowych oraz zawieszanie na czas określony a wreszcie ustalanie na rok kalendarzowy kontyngentu robotników portowych, potrzebnego do należytej obsługi portu. Skoro mowa o kategoriach zawodowych, należy wyjaśnić, że

robotnicy podzieleni są na cztery kategorie zawodowe zależnie od ich kwalifikacji i czynności, które wykonują, a to: na robotników wykonujących prace sztauerskie (kategoria „A"), robotników wykonujących przeładowanie i trymowanie węgla (kat. „B"), wykonujących przeładunek drzewa na placach składowych (kat. „C") oraz robotników, wykonujących przeładunek innych ładunków (kat. „D"). Nie każdego robotnika Komisja zaliczyć może w poczet robotników portowych, to też rozporządzenie wyraźnie określa, jakim warunkom powinien odpowiadać kandydat, ubiegający się o kartę portową. Może nim być tylko obywatel polski, w wieku od 18 do 50-ciu lat, niekarany za zbrodnie lub występek z chęci zysku, uznany za zdolnego do pracy przeładunkowej w porcie, odpowiednio przygotowany, utrzymujący się wyłącznie z pracy zarobkowej oraz mający miejsce zamieszkania w Gdyni lub w powiecie morskim. Pierwszeństwo przy zaliczaniu przyznaje słusznie rozporządzenie osobom utrzymującym rodzinę i wysłużonym wojskowym. Posiedzenia Komisji odbywają się w miarę potrzeby a przynajmniej raz na miesiąc. Uchwały zapadają większością głosów, przy czym w razie równości głosów przeważa głos przewodniczącego. Do zakresu działania ostatniego należy ogólne kierownictwo pracami Komisji, jak zwoływanie posiedzeń, referowanie spraw na posiedzeniu, względnie wyznaczenie referentów, składanie sprawozdań do władz centralnych i t. d.

W związku z rozwojem portu gdyńskiego i wzrostem przeładunku Komisja Kwalifikacyjna z roku na rok powiększa kontyngent robotników portowych. Kontyngent na rok 1935 został ustalony na 2540 robotników portowych, stan liczebny zaś z dniem 1-go maja 1936 r. po licznych skreśleniach wynosił 2518 rob. port. Na rok 1936 stan robotników portowych został podniesiony do liczby 2740.

Rozporządzeniem Ministra Opieki Społecznej z dnia 29.III. 1934 r. powołane zostało Biuro Pośrednictwa Pracy dla robotników portowych. Rozporządzenie to w związku z połączeniem z dniem 1.IV. 1935 r. Funduszu Bezrobocia z Funduszem Pracy straciło swą moc obowiązującą a w życie weszło rozporządzenie z dnia 27.III. 1935 r. Nowe to rozporządzenie w odróżnieniu od poprzedniego zniosło wszelkie opłaty na rzecz Biura w zakresie pośrednictwa. Zakres działania Biura obejmuje rejestrację, ewidencję i kontrolę poszukujących pracy robotników portowych, rejestrację i ewidencję wolnych miejsc pracy, pośredniczenie w pracy oraz zbieranie i zestawienie materiałów statystycznych, dotyczących popytu i podaży pracy. Ponadto Biuro czuwa nad przestrzeganiem przez pracodawców obowiązków, wynikających z przepisów rozdziału VII dekretu o pracy oraz wydanych na podstawie tych przepisów rozporządzeń. Utrzymuje ono w ewidencji robotników portowych, zakwalifikowanych przez Komisję Kwalifikacyjną a listy robotników skreślonych lub zawieszonych w pracy w porcie wywiesza w lokalu. Z chwilą zakwalifikowania robotnik otrzymuje z Biura legitymację jako dowód zaliczenia, której pod groźbą kary skreślenia odstępować nie wolno, kartę kontrolną oraz książeczkę obrachunkową. Karta kontrolna ważna jest na okres jednego miesiąca i służy do odnotowania zgłoszeń w Biurze celem poszukiwania pracy oraz danych dotyczących czasu zatrudnienia u poszczególnych pracodawców i wysokości zarobków. Stanowi ona nadto podstawę do obliczenia danych statystycznych i jest sprawdzianem, czy pracodawcy przestrzegają obowiązków wynikających z przepisów o zatrudnieniu robotników portowych. Kierowanie do pracy odbywa się w sposób następujący: ro-

botnik portowy, powracający z pracy, składa w Biurze legitymację, która układana jest według grup zawodowych w kolejności złożonych przez robotników portowych legitymacyj. Gdy pracodawca zgłosi telefonicznie lub pisemnie zapotrzebowanie na robotników portowych, Biuro według ułożonych legitymacyj wywołuje w poczekalni numerowo robotników portowych czekających na pracę. Po wywołaniu robotnika Biuro wypisuje na ustalonym druku numery legitymacyj wskazanych robotników i przesyła pismo to wraz z legitymacjami pracodawcy. Po ukończonej pracy pracodawca zwraca robotnikom legitymacje. Czynności pośredniczenia nie są skomplikowane i dla tego skierowanie do pracy odbywa się sprawnie i szybko. Skierowanie do pracy np. około 100 robotników wykonane jest w ciągu 5 do 10 minut.

W związku z omawianiem art. 1 dekretu o pracy mowa była o tym, że do pracy w porcie mogą być kierowani wyłącznie robotnicy portowi. W wyjątkowych jednak przypadkach a to w razie całkowitego wyczerpania kontyngentu robotników portowych lub w razie braku chętnych do pracy, Biuro może, za zezwoleniem Urzędu Morskiego, kierować do pracy robotników, nie będących robotnikami portowymi. W celu zapewnienia pracodawcom przeszkolonego robotnika przy pracach przeładunkowych Biuro ujęło około 400 robotników, obznajmionych z pracą w porcie, ewidencyjnie jako rezerwę i kieruje ich do pracy. Pewien ferment wśród robotników wywołał art. 10 tegoż rozporządzenia, nakazujący kolejność pracy dla robotników, dla których pracodawca zgłasza wolne miejsca. Artykuł ten zrozumieli robotnicy w ten sposób, że całkowite zapotrzebowanie na robotników portowych pracodawcy winni zgłaszać do Biura Pośrednictwa Pracy. W związku z taką interpretacją ukazała się dnia 6 września 1934 r. instrukcja w sprawie kierowania do pracy robotników portowych, która w celu usprawnienia pracy w porcie zapewnia firmom przeładunkowym dowolny dobór sił pracowniczych, spośród robotników portowych, o ile firma umieści ich na liście 1 t. j. liście stałych robotników bez pośredniczenia przy powiadomieniu Biura w ciągu 3 godzin od chwili zatrudnienia danego robotnika, lub na liście Nr. 2 t. j. liście robotników, zatrudnionych w zależności od potrzeby jednakże za pośrednictwem Biura. Kolejność zatem pracy nie dotyczy wszystkich robotników portowych lecz tylko pewnej grupy, nie umieszczonej na żadnej z tych list a stanowiącej około 30 procent ogółu robotników portowych (Cf. Rocznik 1934 Rady Interesantów Portu).

Czas pracy wynosi zasadniczo 8 godzin dziennie, w tygodniu zaś nie może przekraczać 48 godzin. Tylko w wyjątkowych wypadkach czas pracy może być przedłużony w szczególności gdy chodzi o ukończenie prac przeładunkowych danego statku, w żadnym jednak razie nie może przekraczać 12 godzin na dobę za wyjątkiem wypadku awarii statku, gdy ładunek statku jest zagrożony. Praca przeładunkowa jako niezwykle pilna dopuszczalna jest w nocy w niedzielę i święta, zaś w czasie wielkich świąt tylko za każdorazową zgodą obwodowego Inspektora Pracy. Każdą rozpoczętą dniówkę poniżej 4 godzin uważa się jako półdniówkę. Po roku pracy, o ile robotnik portowy przepracował 200 dniówek, przysługuje mu 3 dniowy płatny urlop a po trzechletniej 6-cio dniowy. Wynagrodzenie, odpowiadające jego przeciętnemu zarobkowi w ostatnim roku kalendarzowym płaci ten pracodawca, u którego dany robotnik nabył prawo do uzyskania urlopu. Ewentualne spory co do przeciętnego zarobku rozstrzyga obwodowy Inspektor pracy. Umowa o pracę regulowana jest na podstawie przepi-

sów rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 16.III. 1928 r. o umowie o pracy robotników, chyba że dekret stanowi inaczej. Zatrudnianie młodocianych w wieku od lat 15-tu do 18-tu i kobiet w charakterze robotników portowych jest zabronione z tym, że Minister Opieki Społecznej w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu w drodze rozporządzenia może wprowadzić wyjątki od powyższej zasady przy równoczesnym ustaleniu rodzajów pracy, przy których zatrudnienie kobiet jest dopuszczalne. W razie zbiorowego zatargu między pracodawcami a robotnikami portowymi i niemożności załatwienia go w drodze polubownej możliwe jest odwołanie się do Okręgowego Inspektora Pracy o zwołanie Portowej Komisji Rozjemczej, w skład której wchodzą: przedstawiciel Ministerstwa Opieki Społecznej jako przewodniczący, po jednym przedstawicielu Urzędu Morskiego i Komisariatu Rządu oraz ławnicy, powołani w równej liczbie, spośród pracodawców i robotników przez przewodniczącego. Zadaniem tej Komisji jest ustalenie w drodze orzeczenia warunków, na jakich winny być zawierane indywidualne umowy o pracę robotników portowych w zakresie objętym zatargiem. Mniej korzystne dla robotnika postanowienia umowy indywidualnej ulegną zastąpieniu z mocy samego prawa przez odpowiednie postanowienia orzeczenia lub umowy zbiorowej. Mocy obowiązującej nabiera orzeczenie w razie przyjęcia go przez strony lub niewniesienia sprzeciwu i to po zatwierdzeniu przez Ministra Opieki Społecznej. Ostatnia umowa zbiorowa z dnia 24.IX. 1932 r. zawarta między Związkiem Gdyńskich Ekspedytorów i Związkiem Przedstawicieli Koncernów Węglowych z jednej strony a Zjednoczeniem Zawodowym Polskim i Związkiem Związków Zawodowych z drugiej strony normuje płacę robotnika portowego, określając ją na zł. 1,16 za przepracowaną godzinę. Prócz tej podstawowej płacy umowa przewiduje dodatki w wysokości 7 do 20 procent podstawowej płacy za pracę przy przeładowaniu towarów szczególnie szkodliwych dla zdrowia a nadto wynagrodzenie za nadgodziny. Miesięczny więc zarobek robotnika portowego waha się między 150 a 300 złotych. Spory cywilne, wynikające ze stosunku pracy między poszczególnymi pracodawcami a robotnikami, należą do właściwości Sądu Przemysłowego w Gdyni, o ile wartość przedmiotu sporu nie przekracza 5000 złotych. W zakresie ubezpieczeń społecznych stosuje się do robotników portowych ogólne przepisy o ubezpieczeniu na wypadek choroby, inwalidztwa, starości i śmierci, oraz o ubezpieczeniu od wypadku. Dekret o pracy przewiduje oczywiście sankcje karne. Wykroczenia pracodawców przeciwko przepisom dekretu o pracy podlegają karze do 2000 zł. względnie 1-go miesiąca aresztu a orzecznictwo należy do obwodowego Inspektora Pracy, wykroczenia zaś robotników ulegają karze zawieszenia w prawie wykonywania przeładunku portowego w porcie gdyńskim na czas do 1-go miesiąca, o których to karach orzeka Dyrektor Urzędu Morskiego. W razie jednak uporczywego naruszania przepisów art. 25 do 31 lub rozporządzeń wydanych na ich podstawie oraz w razie prawomocnego skazania robotnika portowego za zbrodnię lub występek albo za takie wykroczenie, które zagraża normalnemu biegowi życia w porcie, Dyrektor Urzędu Morskiego przekazuje sprawę Komisji Kwalifikacyjnej, która w trybie postępowania karno-administracyjnego może orzec karę skreślenia na stałe lub na czas ograniczony.

Ustawodawstwo o robotniku portowym nie wytrzymało próby życiowej i należy je bezwzględnie znowelizować. Zaletą dekretu o pracy i wydanych rozporządzeń wykonawczych jest niewątpliwie fakt, że w porcie bezro-

bocia nie ma, skoro Komisja Kwalifikacyjna na podstawie danych statystycznych w miarę ogólnego zapotrzebowania rok rocznie ustala kontyngent robotników portowych, potrzebny do należytej obsługi portu, nie dopuszczając tym samym do pauperyzacji mas robotniczych. Aczkolwiek zarobki robotników portowych nie są jednakowe, to nie mniej jednak nie ma wśród robotników portowych takich, którzy by nie mieli zapewnionego minimum egzystencji. Obok jednak tych zalet przebijają pewne braki.

Wadliwy wydaje się przepis, że nie może być robotnikiem portowym ten, kto był karany za zbrodnię lub występek z chęci zysku. Oznacza to, że robotnikowi, który w chwili słabości może z nędzy popełnił kiedyś przestępstwo, odbiera się możność ubiegania się o kartę portową mimo nieraz wysokich kwalifikacyj zawodowych. Gdyby przepis ten rozciągnąć tylko na robotników portowych, którzy w porcie popełnili zbrodnie lub występki a co do innych pozostawić kwestię zaliczenia do swobodnego uznania Komisji, przepis taki wydawałby się bardziej racjonalny. Orzekanie kary skreślenia na stałe lub na czas oznaczony z rejestru robotników portowych po prawomocnym skazaniu za zbrodnię lub występek w drodze postępowania karno administracyjnego jest nie do przyjęcia. Kodeks Karny dzieli kary na kary zasadnicze i dodatkowe. Jako kary zasadniczej skreślenia uważać nie można, gdyż sprzeciwiałoby się to zasadzie przyjętej we wszystkich ustawodawstwach, że nikt nie może być za jeden i ten sam czyn karany podwójnie. Takiego charakteru nabiera kara skreślenia, skoro w myśl dekretu o pracy należy przestępstwo sądzić w drodze postępowania karno-administracyjnego, które przecież równa się postępowaniu sądowemu z prawem odwołania się do sądu. Skoro K. K. w art. 48 przewiduje możność orzekania utraty prawa wykonywania zawodu, można by karę skreślenia uważać jako karę dodatkową obok kary zasadniczej. Wówczas jednak orzekanie o tej karze usuwa się z pod kompetencji władzy administracyjnej i należy wyłącznie do kompetencji sądu orzekającego w sprawie głównej. Za skutek skazania kary skreślenia również uważać nie można, gdyż skutek ten nie następuje automatycznie. Najbardziej trafnym rozwiązaniem tej kwestii wydaje się traktowanie kary skreślenia robotnika portowego z rejestru jako kary dyscyplinarnej. Orzekanie o takiej karze należałoby do kompetencji władzy dyscyplinarnej, którą skutecznie może być Komisja Kwalifikacyjna jako organ powołany do zaliczania i skreślania robotników portowych; wówczas jednak ewentualny środek prawny od orzeczeń Komisji Kwalifikacyjnej rozpatrywać winna by jakaś wyższa Komisja dyscyplinarna przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu, w składzie której, tak jak w Komisji Kwalifikacyjnej, zasiadałby delegat Ministerstwa Opieki Społecznej. Ten ostatni punkt widzenia o tyle wydaje się trafny, że członkowie Komisji Kwalifikacyjnej znają robotników portowych, w Komisji zasiada przedstawiciel pracodawców i pracobiorców i w ten sposób łatwiej im osądzić poszczególnego robotnika. Brak nadto szerszych uprawnień Komisji Kwalifikacyjnej, które by pozwalały na zastosowanie sankcyj skreślenia w stosunku do robotników opieszałych i nie stosujących się do przepisów ustawy. Brak takich uprawnień wpłynął niewątpliwie ujemnie na wydajność pracy w porcie, która w stosunku do lat uprzednich w znacznym stopniu zmalała. Osobny rozdział należałoby poświęcić zagadnieniu wolnego doboru sił robotniczych przez pracodawców. Kwestia ta, zdaniem naszym, załatwiona jest połowicznie, skoro około 30 procent robotników portowych przechodzi stale z jednej firmy do drugiej i na skutek tego nie dokłada starań, by z nałożonych na nich

obowiązków wywiązać się należycie, wywierając wpływ ujemny na pozostałych robotników.

Opierając się na dotychczasowych spostrzeżeniach uznać należy nowelizację całego ustawodawstwa o robotniku portowym za niezbędną i wysoce aktualną. Celem należytego rozwiązania tej sprawy konieczne jest zaznajomienie się uprzednie z urządzeniami posiadających tradycję portów obcych oraz z odnośnymi przepisami, by w ten sposób przeszczepić je na grunt polski przy jednoczesnym uwzględnieniu lokalnych potrzeb i warunków.

DR. TADEUSZ BIEROWSKI
Sekretarz Generalny Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego

Umowa o pracę w marynarce handlowej pod banderą polską i obcą

Jak w większości bander handlowych świata, tak samo i w polskiej flocie handlowej, umowy zbiorowe wypełniają luki ustawodawstwa morskiego w dziedzinie warunków pracy na morzu. Odnosi się to w szczególności do terminów wypowiedzenia, okresów urlopowych, czasu pracy, aby wymienić jedynie najważniejsze zagadnienia, które ustawy obce tak samo, jak i obowiązująca u nas jeszcze ustawa o służbie marynarza z dnia 2 czerwca 1902, pomijają milczeniem, bądź to z przyczyn charakteryzujących pracę na morzu w czasach przedwojennych, bądź to z powodów natury oportunistycznej.

Przed wojną praca na morzu była terenem, na którym popyt na siły robocze przewyższał podaż, wobec czego takie kwestie, jak rozwiązanie stosunku pracy, urlopu i t. d. nie stanowiły zagadnień legislatywnych i rzadko kiedy stawały się kwestiami spornymi nawet między kontrahentami o pracę, t. j. armatorem wzgl. kapitanem statku a członkiem załogi. Zresztą i postęp ustawodawstwa socjalnego przed wojną nie dochodził jeszcze do ujmowania tych problemów w normy prawne. Tak samo i zagadnienie czasu pracy dalekie było od traktowania go na płaszczyźnie ustawodawczej, a jego szermierzom nawet nie śniło się, że po upływie paru dziesiątków lat stanie się to zagadnienie przedmiotem projektu konwencji międzynarodowej, jaki pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Pracy przygotowuje się obecnie w Genewie. Było to tym bardziej zrozumiałe, że w marynarce handlowej, od początków prawie jej stworzenia, a w szczególności od chwili eksploatacji żeglugi parowej, istniała i istnieje instytucja pracy na zmianę wart, czyli t. zw. wacht, t. j. zespołów członków załogi pokładowej i maszynowej w odstępach 12-to, a w klimacie tropikalnym nawet 8-godzinnych.

Powody natury oportunistycznej są wynikiem starcia dwóch poglądów, z których jeden wyraża się w żądaniu recepcji instytucyj ustawodawstwa socjalnego na lądzie do pracy na morzu, a drugi nakazuje traktować tę pracę jako problem zupełnie odrębny, pozostający pod dużym wpływem stosunków, panujących pod banderami innych krajów. Starcie to przechyliło wagę na korzyść odrębnego traktowania pracy na morzu we wszystkich prawie krajach, posiadających flotę handlową.

W Niemczech np., posiadających szeroko rozbudowane ustawodawstwo socjalne, uwalniają poszczególne ustawy spod swego działania pracę na

morzu. W naszym kraju powstają różnice zdań na ten temat, a przyczyną ich jest ta prosta okoliczność, że w czasie powstawania naszych ustaw społecznych nie myślano nawet jeszcze o możliwości stworzenia własnej floty handlowej. Stwierdzają to w sposób wyraźny motywy ustawodawcze, zawarte w protokółach komisyjnych, jak np. przy tworzeniu ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu, ustawy z 16 maja 1922 o urlopach i t. p. Wprawdzie obrońcy tezy stosowania ustaw lądowych do pracy na morzu podkreślają, że ustawy te pod względem podmiotowym rozciągają się na wszystkich pracowników, zajętych również w komunikacji i przewozie, w czym widzą wolę ustawodawcy, wyrażoną w kierunku jak najszerszego ich zastosowania, to jednak nie można pominąć ważnego szczegółu techniki legislatywnej, stosowanego zarówno u nas, jak i w innych krajach, że ilekroć ustawodawca chce objąć pewną normą ustawową również i dziedzinę transportu morskiego, czyni to w sposób wyraźny przez użycie odpowiedniego terminu, jak np. transport morski, żegluga morska, marynarka handlowa i t. p. Brak wyraźnego postanowienia ustawodawcy w tym kierunku, przy równoczesnym stwierdzeniu tej ważnej okoliczności, iż przy opracowaniu wspomnianych aktów ustawowych nie brano pod uwagę handlowej żeglugi morskiej, jako wówczas nie istniejącej, ani też nie liczono się z jej powstaniem, wyjaśnia kwestię w sposób definitywny w stosunku do wyżej wspomnianych ustaw.

Bliżej natomiast należy się zająć rozpatrzeniem tej kwestii z punktu widzenia dwóch równocześnie wydanych rozporządzeń Prezydenta R. P. z dnia 16 marca 1928 o umowie o pracę pracowników umysłowych i o umowie o pracę robotników. O ile pierwsze rozporządzenie, noszące zresztą niższą numeraturę pozycji dziennika ustaw, wyraźnie stanowi w swym art. 4, że nie dotyczy osób, zatrudnionych na statkach morskich, o tyle drugie rozporządzenie nie pozostawia wątpliwości, że odnosi się do wszelkiego rodzaju robotników, z wyjątkiem zatrudnionych w rolnictwie i t. d., które to wyjątki określa zresztą wspomniany akt ustawodawczy w sposób wyczerpujący.

Zestawienie powyższych rozporządzeń uchyla przypuszczenie, jakoby ustawodawca nie miał na względzie żeglugi morskiej, a to tym bardziej, że nasza flota handlowa, jakkolwiek w skromnych początkach, istniała już wtedy od przeszło roku. Wyłania się zatem kwestia, czy rozporządzenie o pracy robotników obejmuje również marynarzy, względnie dlaczego ustawodawca nie uchylił jego przepisów odnośnie do pracy na morzu, tak jak to uczynił w rozporządzeniu o pracownikach umysłowych. Odpowiedź na to pytanie jest prosta: rozporządzenie o pracy robotników nie obejmuje marynarzy, albowiem marynarz z jednej strony nie jest robotnikiem, a z drugiej strony jego stosunek pracy na statku jest stosunkiem umownym „sui generis", wybiegającym ponad zwykły stosunek obligatoryjny umowy o pracę na lądzie.

Dla uzasadnienia tej tezy należy przede wszystkim wziąć pod uwagę sytuację faktyczną, w jakiej odbywa się praca na morzu. Praca ta odbywa się w warunkach prawie kompletnego odosobnienia. Słusznie mówią niemieccy teoretycy o odosobnieniu statku (Vereinsamung des Schiffes). O ile życie na lądzie toczy się w ramach zorganizowanych, o tyle życie na statku jest pewną przymusową wspólnotą bytowania w warunkach ciągłego wysiłku i walki z żywiołem, względnie stałego pogotowia do tej walki w oparciu o własne jedynie siły. Jakkolwiek zdobycze nowoczesnej techni-

ki stworzyły możliwość ciągłej łączności pomiędzy statkiem a lądem stałym w postaci radiotelegrafii, to jednak możliwość ta nie ma wielkiego wpływu na zasadniczy charakter żeglugi morskiej i życia na statku, który pozostaje i zapewne zawsze pozostawać będzie jednostką samą w sobie, jak gdyby pływającą częścią terytorium, zmuszoną siłą rzeczy organizować życie na statku i pracę na nim pod kątem widzenia bezpieczeństwa statku, załogi, pasażerów i ładunku, a więc w sposób daleko bardziej ścisły i zreglamentowany, niż to się dzieje na lądzie.

Robotnik lądowy, zawierając umowę o pracę, przystępuje do wspólnoty pracy, do wspólnoty zawodowej, jednak poza czasem swej pracy, wzgl. zakresem obowiązków, dysponuje swobodnie swym czasem wolnym i swoją osobą. Podporządkowanie jego osoby pracodawcy ogranicza się jedynie do sfery i dziedziny pracy, o którą się umówił. Robotnik może odmówić wykonywania pracy, a odpowiedzialność jego za podobny akt samowoli jest jedynie cywilna. W każdym razie do wykonania przyjętych umownie obowiązków zmuszony być nie może. Inaczej marynarz, którego organy bezpieczeństwa na wniosek kapitana mogą zmusić za pomocą stosownych zarządzeń do spełnienia swych obowiązków [1]). Warsztat pracy jest dla robotnika przymusowym miejscem jego pobytu jedynie w godzinach pracy, pomijając szczególne obowiązki nadzoru lub pieczy. Natomiast statek jest dla marynarza nie tylko jego warsztatem pracy, lecz również przymusowym miejscem życia przez cały czas jego zaciągu. Na lądzie wszelka praca, poza godzinami pracy może odbywać się tylko w razie zgody inspekcji pracy i musi być wynagradzana jako praca nadgodzinowa. Natomiast na statku marynarz może być o każdej porze dnia i nocy pociągnięty do pracy dodatkowej, jeżeli jest ona konieczna dla zabezpieczenia statku przed grożącym niebezpieczeństwem, a nawet i w innych wypadkach, które można określić zbiorowym mianem pojęcia pracy w interesie statku, jego ładunku i osób na nim się znajdujących [2]).

Z tych paru przykładów, które można by mnożyć przez zacytowanie szeregu postanowień z ustawy o służbie marynarza, wynika zupełnie wyraźnie, że umowa o pracę marynarza wychodzi poza ramy zwykłego stosunku umownego, że wkracza w dziedzinę przepisów, mających charakter publiczno-prawny. Obowiązki marynarza są to obowiązki wyższego rzędu, typu społecznego, mające na uwadze życie i dobro innych członków społeczności okrętowej, jak również i dobro statku oraz ładunku. Nie ulega wątpliwości, że każdy obywatel ma szereg obowiązków, płynących z potrzeby obrony kraju, ochrony praworządności i t. d., za które również nie otrzymuje wynagrodzenia. Nigdzie jednak nie wiąże się z zakresem pracy na lądzie cały system środków i zarządzeń prewencyjnych i represyjnych, jak to ma miejsce na statku w stosunku do marynarza. Konsekwencje ustawowe, jakie się wiążą z prywatno-prawną umową o pracę marynarza, rozszerzają znaczenie i charakter prawny tej umowy, wyposażają ją w skutki oparte na prawie publicznym, a w konsekwencji tego nadają stosunkowi pracy na morzu właściwości odrębne i podnoszą go do wysokości specjalnej instytucji prawnej, w której elementy prawa prywatnego i prawa publicznego są ściśle z sobą związane. Dlatego też umowę o pracę marynarza możemy nazywać umową „sui generis", tym bardziej, że podlega ona nadzorczej władzy państwa. Czym bowiem innym,

---

[1]) § 33 ustawy z dn. 2 czerwca 1902 r. o służbie marynarzy.
[2]) §§ 37, 38, 41 tejże ustawy.

jeśli nie kontrolą nad powstawaniem i rozwiązywaniem stosunku umownego jest t. zw. akt zaciągu, czyli zatwierdzenie listy załogi, wraz z jednoczesnym potwierdzeniem tego faktu przez adnotację w książeczce żeglarskiej, ze strony władzy administracji morskiej? Państwo zaznacza w tym akcie, jak wielką wagę posiada umowa o pracę na morzu z punktu widzenia ogólnych interesów gospodarczych oraz ze względu na troskę, jaką państwo otacza życie swych obywateli na morzu. Ten obrębny zakres praw i obowiązków marynarza nadaje pełną treść różnej nomenklaturze robotnika i marynarza. Jednocześnie uzasadnia różnicę, jaka zachodzi pomiędzy zwykłą, lądową, umową o pracę — a umową o pracę na morzu, każdocześnie zatwierdzaną przez władzę państwową i pociągającą za sobą szereg obowiązków, opartych na przepisach prawa publicznego.

Powyższej tezie mogą zarzucić obrońcy zasady stosowania do marynarzy ustaw lądowych, że jednak w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej o pracownikach umysłowych dał ustawodawca w sposób wyraźny do zrozumienia, że nie zamierza nim objąć osób zatrudnionych na statkach morskich. Jeżeli zatem istnieje zasadnicza różnica pomiędzy marynarzem a robotnikiem, czyli pomiędzy pracownikiem na morzu a pracownikiem na lądzie, i jeżeli różnica ta nawet sięga w dziedzinę charakteru umowy o pracę, to ustawodawca powinien był również i w rozporządzeniu o pracownikach umysłowych uznać tę różnicę za samo przez się zrozumiałą, i nie stypulować wyjątku, o którym wyżej mowa.

Argument ten miałby poważne znaczenie, gdyby nie fakt, że na statku, a zwłaszcza na statku pasażerskim, zatrudniani są pracownicy umysłowi, nie podpadający ani pod pojęcie marynarza, ani pod pojęcie oficera, wzgl. osób z oficerami zrównanych, wymienionych w § 2 ustawy o służbie marynarza. Wprawdzie ostatni ustęp § 2 postanawia, że marynarzem w rozumieniu ustawy jest każda inna osoba poza kapitanem, oficerami statku, oraz osobami z oficerami zrównanymi (lekarze, intendenci i płatnicy), to jednakże wynikałyby kolizje prawne w związku z zatrudnieniem na statku niektórych pracowników umysłowych, jak np. ochmistrzów, urzędników administracyjnych, a nawet i członków orkiestry, co do których judykatura Sądu Najwyższego wypowiedziała się za zaliczeniem ich do kategorii pracowników umysłowych. Powstałyby kwestie, czy osoby te, jakkolwiek uważane za marynarzy w świetle ustawy o służbie marynarza, są pracownikami umysłowymi czy nie i czy wobec tego niektórych ich praw i obowiązków, nie uregulowanych tą ustawą, nie należy rozpatrywać w świetle przepisów rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o pracownikach umysłowych. Dla uchylenia tych wątpliwości i dla wykluczenia podobnych kolizyj prawnych, wyłączył ustawodawca, moim zdaniem, osoby zatrudnione na statkach morskich spod działania rozporządzenia o pracy pracowników umysłowych.

Poza arsenałem argumentów interpretacyjnych, odnoszących się do wyżej wspomnianych ustaw, posługuje się obóz przeciwny również względami słuszności i wysuwa zastrzeżenie, że z uwagi na bardzo ciężką pracę marynarzy nie można ich pozbawiać zdobyczy socjalnych, które osiągnęli pracownicy lądowi.

Nikt nie będzie usiłował zaprzeczyć, że praca marynarzy jest ciężka, szczególnie w złych warunkach atmosferycznych, lub też w razie powstania niebezpieczeństwa dla statku, kiedy to marynarz obowiązany jest nawet do narażania swojego życia dla dobra innych członków społeczności okrę-

towej, ochrony statku i ładunku. To też względy słuszności przemawiałyby w całej pełni za nadaniem marynarzom jak najszerzej pojętych praw socjalnych, gdyby nie sprzeciwiała się temu powszechna praktyka, przyjęta pod banderami obcymi, oraz wynikające z tej praktyki konsekwencje natury ekonomicznej i konkurencyjnej.

We wszystkich marynarkach obcych praca marynarza traktowana jest jako praca dorywcza, o charakterze niestałym, nie dająca marynarzowi żadnych innych uprawnień, poza płacą, prawem do wyjścia na ląd w porcie w chwilach wolnych od pracy, prawem do urlopu skromnie pojętego, o czym będzie mowa niżej, oraz prawem do bezpłatnego leczenia w razie choroby i wypadku, a w końcu i prawem repatriacji do portu ojczystego. Ekwiwalentami tej pracy są: 1) płaca, prawie zawsze wyższa od płacy robotnika lądowego (w naszej flocie handlowej przeciętna płaca marynarza wynosi około 200 zł. mies. kalkulowana wraz z wyżywieniem i pomieszczeniem), 2) wyżywienie jakościowo i ilościowo stojące pod wszystkimi banderami na wysokim poziomie, 3) pomieszczenie na statku, 4) możność zaciągu pod wszystkimi banderami. Tej sytuacji faktycznej nie zmieniły nawet ustawodawstwa najnowsze i to ze strony takich państw, które, wysuwając prymat społecznego znaczenia pracy, w swej ideologii państwowo-gospodarczej powinny siłą rzeczy wyposażyć pracę na morzu we wszystkie zdobycze ochronnego ustawodawstwa lądowego. Okazuje się jednak na przykładzie ustawodawstwa sowieckiego, włoskiego, a również i najnowszego ustawodawstwa niemieckiego, że państwa te liczą się poważnie z argumentami natury ekonomicznej i konkurencyjnej i przyznają tym argumentom pierwszeństwo przed koniecznością realizowania głoszonych zasad, wcielanych bezwarunkowo w życie na lądzie.

W Rosji Sowieckiej jedynie czas pracy został ustalony na ścisły okres 8-godz. z wyjątkiem prac, związanych z bezpieczeństwem statku i t. p. (klauzulę tę spotykamy zresztą we wszystkich ustawodawstwach morskich wzgl. we wszystkich umowach zbiorowych z pewnymi odchyleniami in plus albo in minus). Należy zaznaczyć, że 8-mio godzinny dzień pracy jest ściśle przestrzegany w polskiej marynarce handlowej i ma miejsce na morzu za pomocą t. zw. służby wachtowej, t. j. pracy, odbywającej się na zmianę co dwie lub cztery godziny. 12-godzinny dzień pracy ma szerokie zastosowanie pod innymi banderami, w naszej zaś marynarce handlowej praktycznie jedynie w odniesieniu do załogi pokładowej i to w podróżach, pokrywających się mniej więcej z granicami t. zw. żeglugi małej i na statkach nie przekraczających 2.600 tonn rej. br. Natomiast w marynarce niemieckiej, na podstawie ostatniego aktu normatywnego, jaki został wydany w postaci t. zw. ordynacji taryfowej (Tarifordnung) przez powiernika pracy (Treuhaender der Arbeit) w dniu 1 grudnia 1934 r. — 8-godzinny dzień pracy został w większości wypadków zastąpiony przez dzień 12-godzinny, albowiem zarówno granice pływania nie zostały oznaczone, jak i rozszerzono ten system na załogę maszynową na statkach nie przewyższających 2.000 ton br. Na uwagę zasługuje również postanowienie § 15 umowy zbiorowej w marynarce handlowej włoskiej, podpisanej już za czasu stworzenia systemu korporacyjnego, a więc w marynarce znajdującej się pod przeważającym wpływem nowego faszystowskiego ustawodawstwa socjalnego i efektywnej kontroli państwowej. Mimo to jednak wprowadza ta umowa również 12-godzinny dzień pracy na morzu dla załogi pokładowej, bez ograniczenia zasięgu pływania i bez określenia granicy tonażu.

Termin wypowiedzenia, który w naszej marynarce handlowej został ustalony zgodnie z powszechnie przyjętymi zwyczajami na 48 godzin w porcie krajowym i który, zdaniem obrońców zasady rozciągnięcia ustaw lądowych na pracę na morzu, jest bardzo krzywdzący, nie wchodzi w większości ustawodawstw wzgl. umów zbiorowych prawie zupełnie w rachubę, albowiem pod innymi banderami przyjmuje się przeważnie marynarza na czas ściśle określony t. j. na daną podróż, czyli t. zw. rejs, co ma często nawet miejsce i na liniach regularnych. W marynarce angielskiej np. po przybyciu statku do portu, wszyscy członkowie załogi są automatycznie zwalniani i zgłaszają się dopiero w dniu odjazdu statku. System ten pozwala armatorowi na duże oszczędności, albowiem angażuje on w czasie postoju statku robotników lądowych do wykonania robót portowych, oczyszczenia statku i t. d., a natomiast nie utrwala stosunku pracy z członkami załogi, a co za tym idzie, nie jest nawet obciążony obowiązkiem udzielania im bezpłatnego urlopu.

Odnośnie do praw urlopowych, co do których zresztą w polskiej marynarce handlowej na podstawie umowy zbiorowej z 14 grudnia 1932 r. wprowadzono te same terminy, co i do robotników lądowych, albowiem przyznano 8-dniowe urlopy po jednym roku pracy i 15-dniowe urlopy po trzech latach pracy, posłużę się również przykładem wyżej wspomnianych ustawodawstw dla podkreślenia różnicy, jaka zachodzi pomiędzy warunkami naszymi a obcymi. Włoska umowa zbiorowa przewiduje w § 51 półtora-dniowy urlop za każdy miesiąc służby, jeżeli statek wraca do portu wyjściowego lub do portu włoskiego. Jakkolwiek więc teoretycznie czas urlopu wynosi 18 dni w roku, to jednak nie należy zapominać, że zbiegają się te półtora dnia, udzielane w każdym miesiącu, czyli łącznie 18 dni w roku z t. zw. prawem marynarza wyjścia na ląd. To prawo marynarza jest powszechnie i zwyczajowo uznane pod każdą banderą. Ustawodawstwo włoskie zrobiło z rzeczy, dotychczas praktykowanej i przez nikogo nie kwestionowanej, urlopowy przywilej marynarza, nie obciążający faktycznie armatora włoskiego w większym stopniu, niż to miało miejsce przed wprowadzeniem w życie socjalnych zasad faszystowskich.

W niemieckiej marynarce handlowej urlop po 1 roku pracy wynosi 4 dni i zwiększa się po każdym dalszym roku pracy o 1 dzień aż do osiągnięcia maksymalnej granicy 20 dni po 20 latach pracy u tego samego armatora. Ten przykład jest również pouczający, albowiem dowodzi on, jak dalece zasady ustroju narodowo-socjalistycznego liczą się z warunkami eksploatacyjnymi armatorów niemieckich. We flocie niemieckiej 15-dniowy urlop będzie mógł zatem osiągnąć marynarz dopiero po 15 latach pracy u tego samego armatora, co jest postanowieniem raczej teoretycznym, albowiem niewątpliwie bardzo nikły jedynie procent marynarzy będzie zatrudniony przez tak długi okres czasu w tym samym przedsiębiorstwie. Natomiast w naszej marynarce już po 3 latach osiąga marynarz 15 płatnych dni urlopu, przy czym należy zauważyć, że marynarzy takich jest już duży odsetek. Ustawodawstwo sowieckie przyznaje jedynie wypoczynki przy końcu tygodnia w ilości 42 godzin, jednakże zastrzega dowódcy statku daleko idące uprawnienia do wyznaczania pracy również i w tym okresie wypoczynkowym.

Tych parę najbardziej ciekawych przykładów, aczkolwiek zaczerpniętych z dziedziny rozważań ekonomicznych, a nie prawniczych, można przeciwstawić skutecznie zasadom słuszności, wysuwanym w dyskusji o charakterze prawnym.

WŁADYSŁAW KIEDROWSKI
Sędzia Sądu Okręgowego w Gdyni

Sądownictwo handlowe

Instytucja specjalnych sądów handlowych datuje się od bardzo dawna i historia jej sięga czasów starych Greków, którzy znali już sądy handlowe i specjalny proces handlowy. Nie spotykamy natomiast tej instytucji w starożytnym Rzymie, ponieważ tam w ogóle nie istniało specjalne prawo handlowe z uwagi na panującą opinię, że handel niegodny jest obywatela rzymskiego i że trudnić się nim mogą jedynie wyzwoleńcy i niewolnicy. Rzecz pewna, że u starożytnych Rzymian istniał rozwinięty handel, jednakże w stosunkach handlowych rzymski civis wchodził w rachubę jedynie jako debitor, tak, że zupełnie wystarczało ius civile. W średnich wiekach znajdujemy pierwsze ślady sądów handlowych we Włoszech, później w południowej Francji i w Niemczech. We Włoszech sądy te powstawały w związku z rozwojem miast i przywilejów miejskich, a we Francji i w Niemczech zawdzięczają swe powstanie najwyższej władzy, królewskiej. W czasach nowszych i najnowszych instytucja sądów handlowych znana jest licznym państwom, przy czym są to albo sądy samoistne, albo też — i to najczęściej — istnieją jako specjalne wydziały wzgl. oddziały sądów okręgowych.

Również naszemu ustawodawstwu dzielnicowemu sądownictwo handlowe nie było obce. Na ziemiach b. zaboru pruskiego obowiązywała ostatnio ustawa o ustroju sądownictwa z 27.I. 1877 r., która przewidywała możność utworzenia przy sądach okręgowych izb dla spraw handlowych. Izby te orzekały w sprawach handlowych, będąc w zakresie swej właściwości także instancją apelacyjną, jak również wydawały opinie o istnieniu zwyczajów handlowych. Orzeczenia swe wydawały izby w gronie trzech sędziów i to jednego sędziego zawodowego, członka sądu okręgowego, jako przewodniczącego oraz dwóch sędziów handlowych (niezawodowych), mianowanych na trzy lata z grona handlowców na podstawie propozycji organów powołanych do przedstawicielstwa tego stanu. W b. Królestwie Kongresowym sądownictwo handlowe unormowane było przepisami kodeksu handlowego z 1807 r., który tej instytucji poświęcał całą czwartą księgę (art. 615 — 648). Określenie liczby trybunałów handlowych oraz miast, które by takie sądy posiadać mogły ze względu na rozrost swego handlu i przemysłu zastrzeżone było dekretem władz rządowych. Każdy trybunał składał się z sędziego — przewodniczącego, sędziów i ich zastępców. Członków trybunałów handlowych wybierano na zgromadzeniu, złożonym z wybitniejszych handlujących, a głównie z kierowników domów handlowych, najdłużej istniejących i najbardziej znanych z rzetelności oraz zasad ładu i porządku. Sędzia powinien był mieć lat 30, a przewodniczący lat 40, przy czym przewodniczący mógł być wybrany jedynie z grona dawnych sędziów handlowych. W Małopolsce istniały dla wykonywania sądownictwa w sprawach handlowych i morskich samoistne sądy powiatowe do spraw handlowych i morskich, sądy handlowe, sądy handlowe i morskie wzgl. senaty handlowe przy sądach okręgowych (norma jurysdykacyjna z dnia 1.8. 1895 r.). Czynnik handlowy nie był reprezentowany w sądach powiatowych do spraw handlowych i morskich, natomiast w dalszych sądach, które wykonywały sądownictwo w sprawach handlowych i mor-

skich w pierwszej lub drugiej instancji, miejsce jednego z członków zajmował przy sprawach sądownictwa spornego fachowy sędzia obywatelski ze stanu kupieckiego albo z kół obeznanych z żeglugą.

Obecne ustawodawstwo polskie, jednolite dla całego obszaru Państwa, przewiduje również specjalne sądownictwo handlowe. W szczególności postanawia art. 21 § 1 u. s. p., że sądy okręgowe, którym podlegają miejscowości o znaczniejszym ruchu handlowym, rozpoznają w pierwszej instancji sprawy handlowe, wymienione w ustawach, w składzie jednego sędziego okręgowego, który przewodniczy i dwóch sędziów handlowych. § 2 tegoż art. zastrzega Ministrowi Sprawiedliwości w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu prawo oznaczenia w drodze rozporządzenia sądów okręgowych, w których mogą być tworzone wydziały handlowe. Na podstawie tego przepisu utworzone zostały dotychczas wydziały handlowe w następujących sądach okręgowych: w Cieszynie, Katowicach, Jaśle, Krakowie, Lwowie, Samborze, Stanisławowie, Bydgoszczy, Poznaniu, Toruniu, Łodzi, Sosnowcu i Warszawie rozp. z dnia 24. 12. 28 r., w Tarnowie rozp. z dnia 12. 3. 31 r. oraz w Gdyni rozp. z dnia 15.1. 35 r. Jak już poprzednio zaznaczono, wydział handlowy składa się z sędziego okręgowego, jako przewodniczącego, oraz dwóch sędziów handlowych. Sędziów handlowych mianuje Minister Sprawiedliwości na trzy lata po wysłuchaniu opinii Ministra Przemysłu i Handlu spośród osób, proponowanych przez właściwie izby przemysłowo-handlowe. Osoba taka musi posiadać obywatelstwo polskie, korzystać w pełni z praw cywilnych i obywatelskich, być nieskazitelnego charakteru, mieć ukończonych trzydzieści lat życia, władać językiem polskim w słowie i piśmie oraz posiadać praktyczną znajomość obrotu handlowego i zwyczajów handlowych. Sędziowie handlowi składają przysięgę sędziowską przed prezesem sądu okręgowego, pełnią swe obowiązki bezpłatnie a mogą być zwolnieni przed upływem trzechlecia bądź na własne żądanie bądź na podstawie orzeczenia kolegium administracyjnego sądu apelacyjnego. Są to zasadnicze postanowienia ustrojowe, zawarte w art. 209 — 212 u. s. p., które uzupełnione zostały przepisami wykonawczymi zgodnie z art. 213 u. s. p. W szczególności wydane zostały dnia 24.12. 28 r. rozp. Ministra Sprawiedliwości w porozumieniu z Min. Przemysłu i Handlu o trybie powoływania sędziów handlowych (Dz. U. R. P. nr. 104 poz. 939) i rozp. Min. Sprawiedliwości o prawach i obowiązkach oraz odpowiedzialności dyscyplinarnej sędziów handlowych (Dz. U. R. P. nr. 104 poz. 940).

Pierwsze z cyt. rozporządzeń postanawia, że liczbę sędziów handlowych w wydziałach handlowych poszczególnych sądów okręgowych oznacza Minister Sprawiedliwości po wysłuchaniu opinii w tym względzie prezesa właściwego sądu apelacyjnego. Na każde wolne stanowisko sędziego handlowego właściwa izba przemysłowo-handlowa proponuje trzech kandydatów spośród osób, odpowiadających przede wszystkim ogólnym warunkom ustawowym, o których już wyżej wspomniano. Ponadto wymaga się od kandydata, by nie był poprzednio zwolniony ze stanowiska sędziego handlowego czy to wskutek trwałej niezdolności do wykonywania swych obowiązków z powodu ułomności cielesnej, albo z powodu upadku sił fizycznych lub umysłowych, czy też dla dobra wymiaru sprawiedliwości lub powagi stanowiska sędziowskiego, czy też wreszcie na podstawie orzeczenia sądu dyscyplinarnego, orzekającego pozbawienie stanowiska sędziego handlowego. Kandydat powinien mieszkać w siedzibie sądu, w którym ma być mianowany lub w bliskiej okolicy, w każ-

dym razie w okręgu tego sądu, a wreszcie powinien wyrazić zgodę na objęcie stanowiska. Jednakże w razie braku odpowiednich kandydatów w siedzibie lub okręgu danego sądu, można umieścić na liście kandydata, mieszkającego stale poza okręgiem sądu, w którym ma być mianowany, o ile w okręgu, w którym kandydat zamieszkuje, nie ma wydziału handlowego, a kandydat wyrazi gotowość ponoszenia kosztów przejazdu na posiedzenia. Ponowne umieszczenie na liście osoby, która przedtem zajmowała już stanowisko sędziego handlowego, jest dopuszczalne. Jeden egzemplarz listy kandydatów izba przemysłowo handlowa przesyła Ministrowi Przemysłu i Handlu, który, załączając swą opinię, kieruje sprawę do Ministra Sprawiedliwości, a drugi przesyła prezesowi właściwego sądu okręgowego, który również ze swą opinią o kandydatach przekazuje listę Ministrowi Sprawiedliwości za pośrednictwem prezesa sądu apelacyjnego.

Rozporządzenie o prawach i obowiązkach oraz o odpowiedzialności dyscyplinarnej sędziów handlowych zawiera w głównej mierze analogiczne przepisy, jakie istnieją dla sędziów zawodowych. Znajdujemy więc postanowienia, że sędzia handlowy powinien strzec powagi sądu, że obowiązany jest wypełniać swe obowiązki zgodnie z ustawami, gorliwie i sumiennie, a w szczególności obowiązany jest przybywać regularnie na posiedzenia sądu, na które został powołany ewtl. zawczasu się usprawiedliwić, oraz, że obowiązany jest do zachowania tajemnicy służbowej.

Powstaje kwestia, czy instytucja specjalnych wydziałów handlowych, orzekających z udziałem sędziów niezawodowych, jest celowa i pożyteczna. Sama myśl tworzenia wydziałów handlowych ma w każdym razie swe uzasadnienie. Szerokie bowiem jest pole działania sędziów handlowych, którzy w dużym stopniu przyczynić się mogą do należytego wymiaru sprawiedliwości w sprawach handlowych. Handel należy do zawodu kupieckiego. Kupiec zna najlepiej całą istotę handlu, interes kupiecki, technikę kupiecką, korespondencję i księgowość kupiecką oraz spekulację kupiecką. Te wszystkie momenty posiadają istotne znaczenie dla poznania, ustalenia i właściwego ujęcia faktycznych stosunków w sprawach handlowych. Handel stwarza coraz to nowe, przez prawo nieprzewidziane zagadnienia. W tych warunkach ustawa musi być stosowana przy uwzględnieniu zasad słuszności i dobrej wiary oraz rzeczywistej woli kontrahentów, a stosowanie tych zasad opierać się musi na zupełnej znajomości stosunków kupieckich. Także gdy chodzi o postępowanie upadłościowe i układowe, które ograniczone jest do kupców, to niewątpliwie czynnik handlowy lepiej zorientuje się w stanie majątku dłużnika i trafniej oceni, czy są widoki na uzdrowienie zachwianego przedsiębiorstwa. Przy rozstrzyganiu w wydziale handlowym czynniki prawniczy i fachowo-handlowy wzajemnie się uzupełniają. Przewodniczący jako sędzia zawodowy bada sprawę z punktu widzenia przepisów formalnych, ustala stan faktyczny i zaznajamia sędziów handlowych z właściwymi przepisami ustawy. Sędzia handlowy, wnosząc do narad swe wiadomości fachowe i znajomość zwyczajów handlowych, które sędziemu zawodowemu mogą być nieznane, przyczynia się do możliwie zupełnego wyświetlenia sprawy. Chodzi o harmonijne zespolenie życia z wiedzą. W ten sposób sądy, przy których współdziałają sumienni i doświadczeni kupcy, mogą w sprawach handlowych z większą pewnością i szybkością wydawać rozstrzygnięcia rzeczowe, należycie oceniające obrót handlowy. Tymczasem sądy, składające się wyłącznie z sędziów zawodowych, w wielu wypadkach powoływać muszą biegłych, aby stwo-

rzyć sobie konieczne podstawy do orzeczenia, co częstokroć jest środkiem mniej pewnym, a w każdym razie powodującym przewleczenie postępowania. Tak określone zadanie wydziały handlowe spełnią i tym samym okażą się celowe i pożyteczne, jeśli dobór sędziów handlowych będzie odpowiedni. Sędziowie handlowi muszą posiadać wysokie kwalifikacje moralne i fachowe i zgodnie ze złożoną przysięgą sędziowską powinni obowiązki swe spełniać sumiennie. Sędzia handlowy musi zdawać sobie sprawę, że obdarzono go zaszczytnym stanowiskiem i że powołany został do spełnienia wielkiego zadania. Inaczej bowiem istnienie wydziałów handlowych okazać się może zbędne, a nawet szkodliwe.

W Sądzie Okręgowym w Gdyni wydział handlowy utworzony został z dniem 1 kwietnia 1935 r. na mocy rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 15.1. 35 r. Gdynia stanowi dziś jeden z ważniejszych ośrodków życia gospodarczego całej Polski i reprezentuje pod względem handlowym ogromny procent ogółu interesów w naszym handlu zamorskim. żywo pulsujące życie gospodarcze Gdyni posiada w całokształcie interesów gospodarczych Polski jedyne w swoim rodzaju cele i zadania. Tego rodzaju życie gospodarcze siłą faktu stwarza specjalne i ważne zagadnienia, które często rozstrzygane być muszą przez sąd. A jest rzeczą niewątpliwą, że sprawy handlu morskiego wymagają wielkiej wiedzy fachowej i dobrej znajomości zwyczajów w tej dziedzinie istniejących, a zatem dla rozstrzygania tych spraw przybranie przedstawicieli sfer gospodarczych jest pożądane. Wydane orzeczenia zawierać będą nie tylko rozstrzygnięcie spornego stosunku między samymi stronami, lecz często posiadać mogą wybitne znaczenie dla ogółu stosunków gospodarczych naszego portu, a nawet całego Państwa. To też wydział handlowy Sądu Okręgowego w Gdyni ma do spełnienia szczególnie doniosłe zadanie.

JACEK SIEDLECKI
Asesor sądowy w Gdyni

Ustawa o służbie marynarza

I. Wstęp. Ustawa o służbie marynarza, zwana inaczej ustawą żeglarską [1]), dotyczy stosunków z umowy o pracę, zawartej między armatorem (przedsiębiorcą okrętowym), a marynarzem (członkiem załogi statku). Obszerniej biorąc, przepisy tej ustawy mają na względzie również i oficerów statku. Ustawa dotyczy ściśle ograniczonego rodzaju statków, a mianowicie statków handlowych, pływających pod banderą polską. Niektóre z tych przepisów nie mają zastosowania do statków holowniczych, ratowniczych, wreszcie do dalekomorskich statków rybackich.

Kapitanem statku jest w zasadzie jego kierownik (§ 2), a w jego nieobecności zastępca kierownika, bądź ustanowiony przez armatora, bądź też obejmujący to stanowisko w kolejności starszeństwa rangi, lub służby. Kapitan jest służbowym przełożonym oficerów i marynarzy statku (§ 3). Oficerami statku są funkcjonariusze dodani kapitanowi do pomocy w kierownictwie statku, w ich liczbie także lekarze, intendenci i płatnicy. Oficerowie są przełożonymi wszystkich marynarzy. Marynarzem jest każda osoba, przyjęta na rachunek armatora, dla pełnienia służby na statku podczas podróży, poza kapitanem i oficerami statku. Marynarzami są więc nie tylko ci, którzy pełnią ściśle techniczną służbę fachową, lecz również

---

[1]) Ustawa z dnia 2 czerwca 1902 r. (Dz. U. Rzeszy str. 175).

i inni pracownicy i pracownice, jak stewardzi, stewardessy, pielęgniarki i t. p.

Nad należytym wykonaniem przepisów ustawy żeglarskiej czuwa Urząd żeglarski, którego agendy pełni w Polsce Urząd Morski w Gdyni, a poza granicami Państwa — Konsulat.

Kompetencje Urzędu żeglarskiego są bardzo szerokie. W pierwszym rzędzie jest on oczywiście organem władzy administracyjnej. Urząd ten bada, czy zachodzą warunki, pozwalające kandydatowi na marynarza zawrzeć umowę żeglarską (§ 7), rejestruje w dokumentach żeglarskich cały szereg faktów, mających znaczenie w stosunkach prawno- żeglarskich, stwierdza, w razie wniesienia zażalenia, czy statek wyruszający w podróż jest należycie zaprowiantowany (§ 58), wydaje zaświadczenia o niemożności najęcia zastępcy marynarza, który żąda zwolnienia (§ 67 ust. 2) i t. d.

Dalsze uprawnienia, jakie nadaje ustawa Urzędowi żeglarskiemu, nazwać by można uprawnieniami sądowymi. W zakresie tych uprawnień Urząd żeglarski wydaje tymczasowe zarządzenia, dotyczące spraw cywilno-spornych, jeżeli zachodzi wypadek nie cierpiący zwłoki (§ 129). Zarządzenia takie mają moc wyroku sądowego zaopatrzonego rygorem natychmiastowej wykonalności (§ 131). Dla ilustracji wymienić by tu można — rozstrzygnięcia, wydane wskutek odwołania od decyzji kapitana, którą zmniejszył on stopień służbowy i płacę marynarza (§ 43, ust. 4), wyznaczenie tymczasowego odszkodowania za szkody, poniesione przez marynarza przy ratowaniu statku (§ 61), ustalenie kwalifikacyj następcy marynarza, który żąda natychmiastowego zwolnienia (§ 74) i t. d. W tym samym zakresie wydaje urząd decyzje, zastępujące oświadczenia woli marynarza, np.: w przedmiocie leczenia marynarza na lądzie (§ 59, ust. 4), przechowania jego rzeczy w razie pozostania na lądzie (§ 63). Wreszcie Urząd żeglarski orzeka o wykroczeniach z ustawy o służbie marynarza w drodze postępowania karno-administracyjnego. W toku postępowania Urząd stosuje zasady, zbliżone do zasad postępowania karno-sądowego: przesłuchuje obwinionego, ustala za pomocą rozporządzalnych środków stan faktyczny, wydaje orzeczenie wraz z uzasadnieniem. Obwinionemu przysługuje w ciągu dziesięciu dni prawo wniesienia odwołania do sądu powszechnego, przy czym, jeżeli w ciągu tego terminu wypłynął na morze, jest on uprawniony wnieść odwołanie do protokółu, lub ustnie kapitanowi statku, który fakt ten wciąga do dziennika okrętowego (§ 124). Orzeczenie w przedmiocie grzywny jest tymczasowe wykonalne.

II. Zawarcie umowy żeglarskiej. Umowę żeglarską zawierają: armator, zastąpiony przez kapitana, lub wyznaczonego pełnomocnika i marynarz. Marynarzem może być tylko ten, kto ukończył 14 rok życia, przy czym, jeżeli jest niepełnoletni, musi wykazać zezwolenie ustawowego zastępcy i wylegitymować się ze swego stosunku do służby wojskowej (§ 7). Zezwolenie ustawowego zastępcy (ojca, czy opiekuna) nadaje małoletniemu nieograniczoną zdolność do działań prawnych w zakresie zobowiązań, wynikających z ustawy żeglarskiej. Legitymacją marynarza jest jego książeczka żeglarska, wydana mu przez Urząd żeglarski po zbadaniu, czy zachodzą warunki wyżej wyszczególnione. Książeczka żeglarska służy marynarzowi za paszport (§ 16), wykazuje ona fakty zawarcia i rozwiązania umowy żeglarskiej (§§ 16, 22), oraz inne dane dotyczące przebiegu służby. Marynarz, który według danych swej książeczki nie został ze służby zwolniony, przed wykazaniem zwolnienia nie może być ponownie zaciągnięty.

Z właściwym zawarciem umowy żeglarskiej łączy ustawa jeszcze dwa akty: wręczenie marynarzowi poświadczenia o zawarciu służby i dokonanie zaciągu. Oba te akty należy wyraźnie odróżnić od samego zawarcia umowy, które nie wymaga żadnej formy. Akty te nie mają żadnego wpływu na ważność zawartej umowy, mimo że ustawa wymaga ich zachowania pod sankcjami karnymi. Świadectwo zawarcia umowy winno być wręczone marynarzowi przy zawarciu umowy i winno zawierać najważniejsze postanowienia umowy, oraz termin i miejsce zaciągu (§ 27). Zaciąg jest czynnością prawną, która zatwierdza prywatną umowę i nadaje jej skutki publiczno-prawne [2]). Zaciąg polega na obustronnym zgłoszeniu w Urzędzie Żeglarskim zawartej umowy w obecności obu stron (§ 14). Z dokonanego zaciągu urząd sporządza t. zw. rolę zaciągową, do której wpisuje między innymi najważniejsze postanowienia umowy żeglarskiej. Urząd Żeglarski wpisuje w książeczce żeglarskiej wzmiankę o dokonanym zaciągu. Rola zaciągowa stanowi domniemanie co do treści umowy: jeżeli po sporządzeniu roli zostanie zawarta nowa umowa żeglarska, to w braku postanowień umownych wszystkich marynarzy obowiązują warunki, zgodne z brzmieniem roli (§ 31). Rola pozostaje na statku.

III. Treść umowy żeglarskiej. Essentialia umowy żeglarskiej stanowią postanowienia dotyczące: stopnia służbowego marynarza, jego płacy oraz czasu trwania umowy. W braku takich postanowień ustawa zawiera cały szereg przepisów względnie obowiązujących.

Prawa i obowiązki armatora są przez ustawę określone. Prawa armatora wynikają a contrario z obowiązków innych osób, zatrudnionych na statku, obowiązków w interesie armatora pełnionych. Prawa te zbiegają się także z prawami kapitana statku, który jest ustawowym pełnomocnikiem armatora. Obowiązki armatora, o ile nie wykonywa ich kapitan, lub oficerowie i o ile nie wynikają one z uprawnień kapitana, oficerów i załogi, są szczegółowo w ustawie wyliczone: armator ponosi koszty zaciągu i zwolnienia z zaciągu (§ 26), koszty leczenia marynarza, który zachorował po rozpoczęciu służby (§ 64), koszty pogrzebu marynarza, zmarłego po rozpoczęciu służby (§ 64).

Prawa i obowiązki kapitana są trudne do usystematyzowania. Stanowisko kapitana najlepiej sobie uzmysłowimy, jeżeli pamiętać będziemy, że z jednej strony jest on ustawowym pełnomocnikiem armatora, a z drugiej — naczelną władzą statku. Z tych założeń wychodząc, ustawodawca wyposaża kapitana w absolutną niemal władzę, jeżeli zmierza ona do utrzymania porządku na statku, czy uśmierzenia nieposłuszeństwa załogi (§ 91), upoważnia go do zmiany lub rozwiązania umowy żeglarskiej z marynarzem (§§ 43, 70), nadaje mu szeroką władzę co do osoby i bagażu marynarza, pozwalając kapitanowi na pozostawienie w pewnych warunkach marynarza na lądzie (§ 83), na usunięcie za statku niebezpiecznego bagażu marynarza (§ 87), lub zatrzymanie jego bagażu, jeżeli zachodzi obawa ucieczki marynarza (§ 90), wreszcie ustawa upoważnia kapitana do zmniejszenia załodze racyj żywnościowych w przypadkach katastrofy, lub nadmiernie przedłużającej się podróży (§ 57), np. wskutek niepomyślnych wiatrów. Z drugiej strony kapitan obowiązany jest zastępować armatora przy zaciągu i zwolnieniu z zaciągu (§ 12, ust. 1), obowiązany następnie

---

[2]) Orzeczenie Wyższego Sądu Handlowego Rzeszy, zawarte w zbiorze: Entscheidungen des Reichs-Oberhandelgerichts tom 18, str. 415.

jest dbać o odpowiednią liczebność załogi (§ 50), o pozostawione rzeczy przez marynarza, który pozostał na lądzie, lub zmarł (§ 63), przy czym śmierć jego winien stwierdzić dokumentem (§ 65). Kapitan wpisuje do dziennika okrętowego wszelkie fakty, dotyczące wykonania swych uprawnień, a także naruszenia przepisów karnych, dyscyplinarnych, zawiadamiając o treści wpisu zainteresowanego marynarza (§ 98); wreszcie wpisuje zażalenia marynarzy z powodu złego zaprowiantowania statku, niewłaściwego zachowania się przełożonych, lub kolegów marynarza (§ 99) i t. d. W razie popełnienia na statku zbrodni lub występku, kapitan zbiera materiał dowodowy i wciąga go do protokółu (§ 126).

Prawa i obowiązki marynarzy ujmuje ustawa niezmiernie szczegółowo. Przy zaznajamianiu się z nimi rzuca się w oczy typowa dla ustawodawstwa niemieckiego wnikliwość we wszystkie dziedziny życia. Prawa marynarza są następujące: 1) Prawo do wynagrodzenia. Ustawa zawiera cały szereg przepisów regulujących wysokość wynagrodzenia (§ 29), termin płatności (§§ 44, 45), sposób wypłaty (§ 48), przy czym, co jest charakterystyczne, zabronione jest wypłacanie w gospodach i szynkach (§ 46). Ustawa reguluje następnie ograniczenie wynagrodzenia (§§ 43, 61, 62), automatyczne awanse (§ 52), wynagrodzenia dodatkowe (§§ 35, ust. 3, 62), prowadzenie rachunku płacy (§ 49) i t. p. 2) Prawo do utrzymania. Tu również znajdziemy szczegółowe przepisy, dotyczące: czasu trwania tego uprawnienia, sposobu świadczenia (§ 59), wynagrodzenia zastępczego (§ 57), minimalnej ilości prowiantu (§ 56), środków prawnych, przysługujących marynarzowi w przypadku wadliwego zaprowiantowania (§ 58), utrzymania chorych marynarzy (§ 59). 3) Prawo do wypoczynku świątecznego (§§ 37, 38). 4) Prawo do pomieszczenia na statku. Ustawa reguluje tu czas trwania tego uprawnienia i ustanawia warunki jakim pomieszczenie ma odpowiadać (§ 55). 5) Prawo do opieki w przypadku choroby (§ 59). 6) Prawo do bezpłatnego pogrzebu (§ 59). 7) Prawo do bezpłatnego powrotu. Prawo to przysługuje marynarzowi w przypadkach, gdy statek rozpoczął podróż zagranicą. Może on wówczas żądać: albo odstawienia do portu, gdzie zawarł umowę żeglarską, albo do innego portu zastrzeżonego w umowie.

Na marynarzach ciążą następujące obowiązki: 1) Obowiązek pełnienia służby zgodnie z umową żeglarską. Ustawa reguluje tu szczegółowo termin rozpoczęcia służby, ustanawia sankcje karne w przypadku niestawienia się w terminie do służby, upoważnia Urząd Żeglarski do zastosowania wobec opornego marynarza środków przymusowych, upoważnia wreszcie kapitana do natychmiastowego rozwiązania umowy żeglarskiej w razie spóźnienia się do służby dłużej niż 24 godziny. Przepisy te uwydatniają zasadniczą różnicę między umową o pracę marynarza, jaką jest umowa żeglarska, a innymi umowami o pracę. Charakter pracy na morzu wymaga większej subordynacji marynarzy, a w ślad za tym wymaga surowszych środków, zmuszających do należytego wykonania obowiązków. Poza tym ustawa zawiera przepisy o czasie pracy, przy uwzględnieniu warunków klimatu umiarkowanego i tropikalnego (§ 35). 2) Obowiązek posłuszeństwa. I ten obowiązek podyktowany jest specyficznymi warunkami, w jakich odbywa się praca marynarza. Stąd nakaz bezwzględnego posłuszeństwa (§§ 34, 85, ust. 2). 3) Odpowiednikiem obowiązku posłuszeństwa jest obowiązek należytego zachowania się. Marynarz powinien być na służbie trzeźwy, zachowywać się wobec wszystkich spokojnie i popraw-

nie, przełożonym okazywać szacunek (§ 85), a na żądanie kapitana zgłaszać mu swe spostrzeżenia, dotyczące służby na statku (§ 86).

Załoga statku podlega dyscyplinarnej władzy kapitana. Kapitan może zlecić wykonywanie tej władzy starszym oficerom: pokładowemu i mechanikowi, jednakże oficerowie ci są obowiązani zameldować kapitanowi w ciągu 24 godzin o każdym wypadku wykonania władzy dyscyplinarnej (§§ 84, 87, 91).

Jeżeli umowa żeglarska została zawarta na określoną podróż, to wygasa z chwilą powrotu statku do portu rozpoczęcia podróży, jeżeli natomiast zawarto ją na określony przeciąg czasu, wygasa ona z upływem tego terminu (§§ 28, 67). Jeżeli umowa nie oznaczyła terminu wygaśnięcia stosunku służbowego, służy stronom prawo wypowiedzenia umowy (§ 28). Poza tym umowa gaśnie zawsze, gdy armator straci statek wskutek wypadku (§ 69). Ustawa przewiduje również natychmiastowe rozwiązanie umowy w przypadkach wyczerpująco wyliczonych. Kapitanowi przysługuje prawo rozwiązania umowy wtedy, gdy po stronie marynarza zachodzi ciężkie naruszenie obowiązków służbowych, lub inne okoliczności, znacznie utrudniające możność wypełnienia umowy (§§ 70, 82, ust. 2). Marynarz może żądać natychmiastowego rozwiązania umowy również tylko w przypadkach, wyczerpująco wyliczonych (§§ 58, 74, 75). Jednak bez względu na to, w jakich warunkach nastąpiło rozwiązanie umowy, marynarzowi nie wolno zejść z pokładu, dopóki nie zostanie zwolniony z zaciągu (§ 34, ust. 3). Może on żądać zwolnienia dopiero po umocowaniu statku w porcie, wyładowaniu ładunku i oczyszczeniu statku (§ 68). Ze swej strony kapitan jest obowiązany niezależnie od wygaśnięcia umowy zwolnić marynarza z zaciągu, co następuje w tej samej formie w jakiej nastąpił zaciąg (§§ 13, 18).

IV. Przepisy karne. Ustawa zawiera przepisy prawno-materialne i prawno-formalne karne. Przestępstwa wymienione w ustawie, podlegają zasadniczo orzecznictwu sądów powszechnych, według zasad Kodeksu Postępowania Karnego, poza przestępstwami, szczegółowo wymienionymi w ustawie, które podlegają orzecznictwu Urzędu Żeglarskiego. Przestępstwa podlegające orzecznictwu sądów powszechnych są następujące: 1) dezercja (§ 93, ust. 3); 2) odmowa posłuszeństwa (§§ 100, 106); 3) bunt (§ 101); 4) opór i gwałt względem władzy (§§ 103, 105), przy czym odrębnym przestępstwem jest zmowa, mająca na celu opór lub gwałt (§ 105); 5) podżeganie do przestępstw, wymienionych pod 3 i 4 (§ 102). Warto tu podkreślić nowoczesną myśl ustawodawcy, która znalazła pełny wyraz w polskim Kodeksie Karnym. W przeciwieństwie do przepisu § 48, niem. k. k. — § 102 ustawy żeglarskiej przewiduje karalność podżegacza także w przypadku nieudolnego podżegania, jakkolwiek kara wymierzona podżegaczowi podlega wówczas ustawowemu złagodzeniu; 6) fałszywe oskarżenie o wadliwe zaprowiantowanie statku (§ 108); 7) niszczenie urządzeń statku (§ 109); 8) nadużycie władzy dyscyplinarnej (§ 111); 9) niedostateczne zaprowiantowanie statku (§ 112); 10) pozostawienie marynarza zagranicą bez zezwolenia Urzędu Żeglarskiego (§ 113, p. 4).

Tak w ogólnym zarysie przedstawia się obowiązująca Ustawa żeglarska, dawna ustawa niemiecka, regulująca warunki pracy i życia polskiego marynarza dotąd, dopóki nie zastąpi jej przepisów własna nasza rodzima ustawa.

JAN KONWIŃSKI
Sędzia grodzki sprawujący
kierownictwo Sądu Grodzkiego
w Gdyni.

Pamiętnik — Protest Morski

W korytarzach Sądu Grodzkiego w Gdyni stosunkowo często zauważyć można grupy marynarzy cudzoziemskich czy też krajowych, dopytujących się, w którym biurze przyjmuje się zgłoszenia pamiętnika t. zw. protestu morskiego (sea protest, rapport, Verklärung). Chcą oni zadość uczynić obowiązkowi, jaki nakłada na kierownika statku poniemiecki kodeks handlowy w §§ 522 — 525, utrzymany w mocy w części o prawie morskim artykułem VI przepisów wprowadzających kodeks handlowy (Rozp. Prez. Rzeczypospolitej z dnia 27.VI. 1934 Dz. Ust. Nr. 57 poz. 503).

Pamiętnik, jak mówi urzędowy przekład, lub protest morski (nazwa używana w codziennej praktyce), jest to złożone przed sądem pod przysięgą oświadczenie kierownika statku oraz wszystkich lub niektórych członków załogi, mające za treść opis wypadków, jakie zaszły podczas podróży a skutkiem których nastąpiła utrata lub uszkodzenie statku lub ładunku, zawinięcie do portu ratunkowego lub też inna strata. Protest morski ma na celu zabezpieczenie interesów prywatnych. Chodzi tu obok ekskulpacji kierownika statku o stworzenie podstawy do unormowania powstałych wskutek wypadku morskiego stosunków prywatno-prawnych.

§§ 522 i 523 poniem. kod. handl. zawierają przepisy prawa materialnego dotyczące pamiętnika — protestu morskiego. Pierwszy artykuł obejmuje postanowienia w przedmiocie obowiązku zgłoszenia pamiętnika — protestu morskiego, przepisy o czasie i miejscu, jakie trzeba mieć na względzie przy zgłoszeniu, oraz o osobach, biorących udział w zgłoszeniu. Obowiązek zgłoszenia spoczywa przede wszystkim na kierowniku statku — kapitanie, który zgłoszenie to uskutecznia po przybraniu wszystkich lub dostatecznej liczby członków załogi. W praktyce przyjął się zwyczaj, że pamiętnik - protest morski zgłaszają kapitan, jeden z oficerów oraz jeden z marynarzy. Na wypadek śmierci kapitana lub jego choroby uprawniony jest i zobowiązany do zgłoszenia najstarszy stopniem oficer załogi.

Dla kogo uskutecznia się zgłoszenie pamiętnika - protestu morskiego, podaje § 512 poniem. kod. handl., wymieniając przedsiębiorcę okrętowego i odbiorcę ładunku, podróżującego, załogę i wierzyciela okrętowego, w szczególności wierzyciela bodmeryjnego, t. j. wierzyciela, który udzielił kapitanowi pożyczki, zwrotnej po ukończeniu podróży, i któremu zastawiono statek z całym względnie częściowym ładunkiem. Obowiązek zgłoszenia pamiętnika - protestu morskiego powstaje wtedy dopiero, gdy zaszedł wypadek morski t. j. zdarzenie, które tamująco oddziaływa na normalny przebieg podróży. Chodzi jednak ponadto o wypadek, który powoduje szkodę majątkową dla armatora lub zainteresowanego w podróży.

Ustawa określa dokładnie, gdzie pamiętnik - protest morski winien być zgłoszony i tu wylicza: a) port przeznaczenia lub w razie istnienia kilku portów przeznaczenia ten, do którego statek po wypadku najpierw dopłynął, b) port ratunkowy, o ile w nim odbywają się naprawy i wyładowania, c) najbliższe odpowiednie miejsce, jeżeli podróż kończy się bez dopłynięcia do portu przeznaczenia. W myśl przepisu należy pamiętnik-protest morski zgłosić niezwłocznie czyli bez zawinionej zwłoki (art. 243

Kod. Zob.). Jeżeli zaś w zgłoszeniu zachodzi zwłoka po stronie kapitana, odpowiada on osobiście za wszelką szkodę, zwłoką spowodowaną (art. 244 Kod. Zob. i § 511 poniem. kod. handlowego).

Przepis § 523 poniem. kod. handl. podaje wymogi co do treści pamiętnika - protestu morskiego. Musi on zawierać sprawozdanie z ważnych wydarzeń podróży i to zupełny i wyraźny opis doznanych wypadków z podaniem środków, zastosowanych celem zapobieżenia stratom lub ich zmniejszenia. Prawo formalne, dotyczące pamiętnika - protestu morskiego, zawarte jest w §§ 524 i 525 poniem. kod. handl. Przepisy te normują więc przede wszystkim postępowanie przy zgłoszeniu pamiętnika - protestu. Właściwym do przyjęcia zgłoszeń jest Sąd Grodzki w Gdyni. Kwestię tę normuje cytowany § 524 i 145 poniem. ustawy o sądow. niespornym wraz z §§ 1 — 34 tejże ustawy.

Równocześnie ze zgłoszeniem pamiętnika - protestu morskiego trzeba przedłożyć pokładowy dziennik okrętowy a to celem umożliwienia sądowi zorientowania się co do jego treści jeszcze przed terminem rozprawy i porównania wyciągu dziennika z oryginałem. Również musi być przedłożony spis załogi, ażeby umożliwić sprawdzenie, czy przedstawione do złożenia oświadczeń osoby rzeczywiście są członkami załogi a ponadto, ażeby dać sędziemu możność wezwania do przesłuchania innych jeszcze osób spośród załogi, jeżeli uzna to za stosowne. Dla zachowania tego ustawowego wymogu wystarczy przedstawienie uwierzytelniającego przez kapitana odpisu załogi.

Niezwłocznie po nadejściu zgłoszenia sąd ma pamiętnik - protest morski rozpoznać. Rozprawa jest jawna z pewnym jednak ograniczeniem, ustawa bowiem zezwala na obecność jedynie osób zainteresowanych (co do statku lub ładunku) oraz każdego, kogo wypadek dotyczy. Osoby te mogą na rozprawie brać udział także przez pełnomocników.

Podstawą pamiętnika -protestu morskiego jest pokładowy dziennik okrętowy. Nie znaczy to jednak, by pamiętnik - protest morski nie zawierał nic poza treścią dziennika; uzupełnienia, sprostowania i wyjaśnienia odnośnie treści dziennika są dopuszczalne i wskazane. Należy jednak w protokóle wyraźnie zaznaczyć, że chodzi o odchylenia od treści dziennika. Jeżeli dziennik nie może być przedstawiony, trzeba podać przyczynę tego.

Po złożeniu oświadczenia przez kapitana i innych, przedstawionych sądowi członków załogi, którzy oświadczenie swe muszą zaprzysiąc (§ 15 poniem. ustawy o sądownictwie niespornym i art. 292, 293 K. P. C.), sąd bada, czy treść dziennika okrętowego zgadza się ze złożonymi oświadczeniami. Ponadto ustawa w § 525 poniem. kod. handl. zawiera specjalne uprawnienie dla sędziego a mianowicie: może on dla wyjaśnienia sprawy zadawać odpowiednie pytania tak kapitanowi, jak i innym obecnym członkom załogi a nawet, jeśli uzna za stosowne, przesłuchać dodatkowo inne osoby z załogi okrętu. Ostatni wypadek może zajść wtedy, gdy sędzia dojdzie do przekonania, że kapitan w niedopuszczalny sposób wpłynął na podległych mu a przedstawionych sądowi członków załogi. Dochodzenie, przeprowadzone na skutek pamiętnika - protestu morskiego, należy zachować w pierwopisie a każdemu zainteresowanemu wydać na żądanie uwierzytelniający odpis. Koszty postępowania ustala się na zasadzie obowiązującej jeszcze pruskiej ustawy o kosztach sądowych § 49 pkt. 4.

Wspomnieć jeszcze wypada o mocy dowodowej pamiętnika - protestu **morskiego.** Trzeba zaznaczyć, że pamiętnik - protest morski jako doku-

ment publiczny stanowi zupełny dowód tego, co uczestniczące w rozprawie osoby oświadczyły (art. 262 K. P. C.). Nie stanowi natomiast takiego dowodu odnośnie zeznanych wydarzeń podróży jako takich. Tu ma zastosowanie swobodna ocena dowodu (art. 250 K. P. C.). Słusznie podnosi Schaps w komentarzu do prawa morskiego, że tam, gdzie zachodzi zawinienie po stronie kapitana czy kogokolwiek z członków załogi — a te wypadki są najczęstsze — nie ma bardziej podejrzanego środka dowodowego od zaprzysiężonych zeznań osób, o których obowiązek regresowy właśnie chodzi. Bez względu na ten moment trzeba sobie uprzytomnić, że większa część członków załogi pomimo pouczenia ich o odpowiedzialności za fałszywe zeznanie zwykle bez namysłu przychyla się do oświadczeń swych oficerów i zaprzysięgają oni jako prawdziwe fakty, co do których nie dokonali żadnych własnych spostrzeżeń.

Uwzględniając powyższe okoliczności, stwierdzić należy, że znaczenie pamiętnika - protestu morskiego przy praktykowanym obecnie sposobie jego sporządzania pozbawione jest prawie wartości dowodowej tak w dziedzinie publicznoprawnej np. w postępowaniu przed Izbą Morską jak i w — prywatnoprawnej np. w procesie cywilnym. Dziwnym się wydać musi, że mimo wyżej przytoczonych braków pamiętnika - protestu morskiego koła, związane z handlem morskim, nadal uważają go za pełnowartościowy środek dowodowy. Fakt ten da się jedynie tłumaczyć przywiązaniem tych kół do tradycji i konserwowaniem starych zwyczajów, przyjętych w handlu morskim.

Sąd Grodzki w Gdyni od chwili swego powstania t. j. od roku 1928 do chwili obecnej załatwił 139 wypadków zgłoszenia pamiętnika - protestu morskiego.

Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego

Celem badania zagadnień prywatnego i publicznego prawa morskiego, współdziałania nad tworzeniem instytucyj polskiego prawa morskiego, oraz współpracy z organizacjami międzynarodowymi tego samego pokroju, jak np. Comité Maritime International w Antwerpii — utworzyło się w roku 1934 w Warszawie Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego. Stowarzyszenie to skupia około 30 członków, jednocząc w swym gronie osoby pracujące naukowo lub praktycznie w tej dziedzinie prawa. Siedziba prawna Stowarzyszenia znajduje się w Towarzystwie Prawniczym Warszawskim w Warszawie, ul. Kredytowa 3. Prezesem Stowarzyszenia jest dr. Bronisław Hełczyński, Pierwszy Prezes Najwyższego Trybunału Administracyjnego, wiceprezesem Prof. Leon Babiński, radca Prawny Ministerstwa Spraw Zagranicznych, skarbnikiem dr. Władysław Sowiński, radca prawny Ministerstwa Przemysłu i Handlu w Warszawie, a członkami Zarządu: pp. Leonard Możdżeński, dyrektor Departamentu Morskiego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, prof. dr. Stanisław Wróblewski, prezes Polskiej Akademii Umiejętności i mecenas Witenberg, radca prawny Ambasady Polskiej w Paryżu. Sekretarzem generalnym Stowarzyszenia jest dr. Tadeusz Bierowski, a siedziba sekretariatu mieści się w Gdyni, przy ul. Waszyngtona 15.

Powody, które skłoniły grono osób, zajmujących się zagadnieniami prawa morskiego, do zrzeszenia się, zostały treściwe naświetlone w inauguracyjnym przemówieniu Prezesa Stowarzyszenia dr. Bronisława Hełczyńskiego na I. zebraniu naukowym Stowarzyszenia, odbytym w sali Towarzystwa Prawniczego w dniu 1 grudnia 1934. Oto dosłowna cytata tego przemówienia: „Myśl prawnicza Polski Odrodzonej dotrzymuje kroku myśli prawniczej innych państw i narodów, nie ma bowiem kwestii lub zagadnienia prawnego, które by nie znalazły swego oddźwięku w polskim świecie prawniczym. Wyjątkowo tylko dziedzina prawa morskiego pozostaje znacznie w tyle poza innymi terenami jurysprudencji, przy czym objaw ten jest skutkiem rozlicznych przyczyn. Niepowszednią rolę odgrywają wśród nich względy historyczne. Dawna Polska, nie posiadając właściwie w swych rękach handlu morskiego, którego funkcje spełniał obcy Gdańsk, nie mogła pozostawić

nam w historycznej spuściźnie licznych pomników morskiego prawa, tak jak i nie pozostawiła tradycyj zamorskiego handlu lub żeglugi. Dopiero Polska Odrodzona, wywalczywszy swój dostęp do morza i budując swój własny port nadmorski, przeistaczający się z portu przeładunkowego w poważne emporium handlowe, w którym codzienne życie wytwarza obrót prawny, powołana jest do wzniesienia zrębów prawa morskiego. Posiadamy już dużą kodyfikację publicznej części tego prawa i przystępujemy od kodyfikacji działu prywatnego. Jednakowoż do chwili obecnej ta dziedzina prawa nie wzbudziła w świecie prawniczym szerszego zainteresowania, ani nie pobudziła prawników polskich do pracy naukowej na szerszą skalę. Zagadnienie to leży przed nami, musimy bowiem dążyć do tego, by polski świat prawniczy dorzucił swój dorobek do zagadnienia polskiego morza, a to w imię tradycyj pracy na wodnych bezmiarach, na których śmiałe przedsięwzięcia dawały zawsze poważne rezultaty".

Z dotychczasowej pracy Stowarzyszenia notujemy następujące fakty: w dniu 1 grudnia 1934 odbyło się I. zebranie naukowe Stowarzyszenia, na którym dr. Władysław Sowiński wygłosił odczyt p. t. „Podmioty i przedmioty prawa morskiego". Po odczycie, poprzedzonym słowem wstępnym Prezesa Zarządu, miała miejsce dłuższa dyskusja, w której poruszono szereg zagadnień praktycznych, dając wyraz nadziei dokładniejszego ich omówienia w ramach przyszłych zebrań naukowych. Notatka sprawozdawcza z tego zebrania została zamieszczona w „Ruchu Prawniczym, Ekonomicznym i Socjologicznym" w Poznaniu w n-rze kwietniowym z r. 1935.

Niezwłocznie po odbyciu I. zebrania naukowego, Zarząd Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego zakomunikował o fakcie rozpoczęcia działalności tego Stowarzyszenia Międzynarodowemu Komitetowi Morskiemu (Comité Maritime International) w Antwerpii, oraz Stowarzyszeniu Prawa Międzynarodowego (International Law Association) w Londynie. Organizacje te powitały w swych odpowiedziach w sposób serdeczny utworzenie polskiej placówki naukowej, mającej w swych zadaniach również i współpracę w dziedzinie unifikacji międzynarodowego prawa morskiego. Powstanie Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego zostało notyfikowane przez Międzynarodowy Komitet Morski innym stowarzyszeniom narodowym, w wyniku czego Italskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego zwróciło się już w dniu 11 stycznia 1935 do Stowarzyszenia z niektórymi zapytaniami, dotyczącymi instytucyj obowiązującego prawa morskiego w Polsce, dając zarazem wyraz chęci ściślejszej współpracy.

W dn. 18 lutego 1935 odbyło się II. zebranie naukowe Stowarzyszenia z referatem mecenasa Wacława Szyszkowskiego o umowie o pracę marynarzy, oraz ko-referatem dr. Bierowskiego. W międzyczasie, na skutek prośby Międzynarodowego Komitetu Morskiego, zebrał Zarząd Stowarzyszenia opinię niektórych swych członków co do obecnego stanu, oraz możliwości ratyfikowania międzynarodowych konwencyj morskich, dotyczących prywatnego prawa morskiego, podpisanych w Brukseli w latach 1924 i 1926. Wyniki ankiety zostały zakomunikowane wyżej wspomnianej organizacji. W ciągu następnych miesięcy r. 1935, a zwłaszcza pod koniec okresu sprawozdawczego zostały projekty odnośnych ustaw ratyfikacyjnych przegłosowane przez polskie ciała ustawodawcze, wobec czego w niedługiej już zapewne przyszłości będzie mogło zakomunikować Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego organizacjom międzynarodowym, z którymi współpracuje, fakt przystąpienia Polski do wyżej wspomnianych konwencyj i zrealizowania w ten sposób jeszcze jednego kroku na drodze unifikacji międzynarodowego prawa morskiego.

III. zebranie naukowe miało miesce w dn. 25 kwietnia 1935. Na zebraniu tym wygłosił dr. Tadeusz Bierowski odczyt pt. „Wystawianie t. zw. czystych konosamentów wzamian za rewersy", po którym rozwinęła się żywa dyskusja.

W miesiącach letnich 1935 zajmowało się Stowarzyszenie kwestią ratyfikacji dwóch konwencyj brukselskich, podpisanych jeszcze w roku 1910 o zderzeniu i niesieniu pomocy, oraz ratownictwie na morzu. Zarząd wymienił korespondencję zarówno z Komitetem Morskim, jako też z niektórymi członkami Stowarzyszenia oraz z Departamentem Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu na ten temat.

IV. zebranie naukowe miało miejsce w dn. 25 listopada 1935 z odczytem prof. Leona Babińskiego pt. „Wpływ prawa morskiego na kodyfikację prawa lotniczego". Na odczyt ten, oprócz członków Stowarzyszenia, przybyli również niektórzy członkowie Podkomisji Prawa Morskiego, wyłonionej przez Komisję Kodyfikacyjną, zabierając głos w bardzo ciekawej dyskusji, jaka się wyłoniła po odczycie.

W dn. 17 lutego 1936 odbyło się V. zebranie naukowe z odczytem dr. Leona Felde pt.: „Awaria wspólna z uwzględnieniem reguł Yorku i Antwerpii", a w dniu 6 maja 1936 VI. zebranie naukowe z odczytem mecenasa dr. Alfreda Kielskiego pt. „Prawo kontraktów c. i. f. z uwzględnieniem reguł warszawskich".

Jak widać z powyższego, Stowarzyszenie rozwija żywą działalność, którą pozwoliłem sobie nakreślić w ogólnych rzutach na łamach „Numeru Morskiego Głosu Sądownictwa" w nadziei, że wzmianka ta stanie się apelem do ogółu prawników za wstępowaniem w skład członków Stowarzyszenia.

dr Tadeusz Bierowski.

Kilka uwag o ustroju prawnym W. M. Gdańska

W traktacie wersalskim Niemcy zrzekły się Gdańska na rzecz głównych mocarstw sprzymierzonych i stowarzyszonych, które utworzyły zeń Wolne Miasto, oddane pod ochronę Ligi Narodów. Instytucja ta objęła też gwarancję nad konstytucją Wolnego Miasta. Wysoki Komisarz Ligi Narodów z siedzibą w Gdańsku otrzymał funkcję orzekania w I. instancji we wszystkich sporach, które mogłyby wyniknąć pomiędzy Polską a Wolnym Miastem z powodu traktatu wersalskiego lub porozumień i układów dodatkowych. Poza tym traktat wersalski przewidział zawarcie między Polską a Wolnym Miastem osobnej Konwencji, która miała unormować bliżej wszystkie w traktacie zagwarantowane uprawnienia Polski w Gdańsku, jak to włączenie Gdańska do obszaru celnego polskiego, swobodne używanie i korzystanie z dróg wodnych, doków, basenów, nadbrzeży i innych budowli na terytorium W. M. Gdańska, koniecznych dla wwozu i wywozu z Polski, nadzór i zarząd Wisły i całej sieci kolejowej w granicach Wolnego Miasta, równouprawnienie obywateli polskich i inych osób polskiego pochodzenia lub mówiących po polsku itd. Traktat wersalski, stworzywszy podstawowe zasady istnienia Wolnego Miasta i jego współżycia z Polską, oddał dalszy rozwój wzajemnemu porozumieniu polsko-gdańskiemu, a w razie niemożności uzgodnienia bieżących spraw powierzył rozstrzygnięcie powstałych sporów Wysokiemu Komisarzowi L. N. w I. instancji a Lidze Narodów w II. i ostatniej instancji.

W życiu czysto wewnętrznym Wolnego Miasta traktat wersalski nałożył nań obowiązek zachowania konstytucji, znajdującej się pod gwarancją Ligi Narodów. Tu tkwi źródło norm, które uregulowały i regulują życie prawne Wolnego Miasta: w stosunkach polsko - gdańskich bezpośrednie umowy i układy a w razie sporu decyzje organów Ligi Narodów, a wewnątrz własne ustawodawstwo, które mieścić się jednak musi w ramach konstytucji gdańskiej pod rygorem ingerencji L. N.

Zgodnie z wytyczną postępowania, stosowaną przez Gdańsk jeszcze w dobie jego rozkwitu jako miasta portowego w 16-tym i 17-tym wieku, od pierwszej chwili istnienia Wolne Miasto dążyło do jak największego usamodzielnienia się spod sfery interesów polskich, dbając jednocześnie, aby nie uronić żadnej korzyści, wynikającej ze znaczenia Gdańska dla Polski jako jedynego naturalnego portu. Poprzez ciągłe targi w bezpośrednich rokowaniach polsko-gdańskich, poprzez rozliczne spory doszło do tego, że Polska musiała wybudować sobie własny port w Gdyni, aby zapewnić sobie naprawdę swobodny dostęp do morza.

Zatrzymajmy się teraz nad poszczególnymi rodzajami norm, regulujących życie prawne w Gdańsku. Nie sposób wymienić tu choćby w przybliżeniu wszystkie umowy, konwencje, układy itd., w których Polska i Gdańsk w zgodnym porozumieniu na pewien przejściowy czas albo ostatecznie uzgodniły różne zagadnienia na płaszczyźnie zasadniczych uprawnień polskich, wynikających w traktatu wersalskiego. Wspomnę tu tylko o t. zw. konwencji paryskiej z 9 listopada 1920 r., zawartej zgodnie z zaleceniem art. 104 traktatu wersalskiego oraz o najważniejszej umowie wykonawczej do tej konwencji t. zw. umowie warszawskiej z 24 października 1921 r. Obie te umowy objęły mniej więcej całokształt spraw polsko-gdańskich, podczas gdy wszystkie inne umowy czy porozumienia dotyczyły li tylko pewnych kompleksów wzgl. poszczególnych zagadnień w miarę, jak się stawały aktualne. Z późniejszych tego rodzaju umów duże znaczenie miała umowa z 18 września 1933 o traktowaniu ludności polskiej w Gdańsku, porozumienia w sprawach wykorzystania portu gdańskiego przez Polskę, kompleks, sięgający jeszcze roku 1921 umów, dotyczących polskich uprawnień kolejowych a w końcu na ciągłe odnawiane i zmieniane zależnie od chwilowej potrzeby umowy gospodarcze, które zwłaszcza w ostatnich latach wskutek wzmożonej walki o rynki zbytu oraz gospodarki finansowej Gdańska wysunęły się na czoło najbardziej pilnych spraw polsko-gdańskich. Dużą bardzo rolę odegrały w życiu polsko-gdańskim rozstrzygnięcia organów Ligi Narodów, a to Wysokiego Komisarza w I. instancji a Rady Ligi w II. i ostatniej instancji, we wszystkich bardzo licznych wypadkach, gdy nie doszło do wzajemnego porozumienia. Zwłaszcza pierwsze lata istnienia Wolnego Miasta nacechowane są wielką liczbą takich decyzji, dotyczących wszystkich nieomal dziedzin. Tak np. całokształt uprawnień polskich w dziedzinie kolejnictwa sprecyzowany jest w de-

cyzjach Wysokiego Komisarza z 15 sierpnia i 5 września 1921, po których jeszcze wielokrotnie Wysoki Komisarz miał sposobność rozstrzygać spory w sprawach kolejowych. Ostatnio w roku 1933 wzajemna polityka polsko-gdańska potoczyła się w kierunku załatwiania spornych kwestyj w bezpośrednim porozumieniu, bez uciekania się do instancyj Ligi Narodów o rozstrzygnięcie.

Przejdźmy teraz do najbardziej interesującej dla prawnika dziedziny, do wewnętrznego ustawodawstwa Wolnego Miasta. Tu przede wszystkim wypada zatrzymać się dłużej przy konstytucji Wolnego Miasta, opracowanej przy współudziale Wysokiego Komisarza jako przedstawiciela Ligi Narodów, gwarantki tej konstytucji. Wzorowana jest ona na niemieckiej t. zw. Konstytucji Wejmarskiej z uwzględnieniem szczególnego położenia prawnego Wolnego Miasta. W obecnej sytuacji politycznej w Gdańsku Konstytucja straciła właściwe prawie całe swe znaczenie praktyczne, mimo tego jednak nie można jeszcze powiedzieć, aby stała się martwą literą prawa, a to dzięki temu, że znajduje się pod gwarancją Ligi Narodów, która przez Wysokiego Komisarza ma wgląd w działalność władz Wolnego Miasta z punktu widzenia konstytucyjnego i w ten sposób przyczynia się do konieczności przynajmniej pozornego zachowania Konstytucji w poczynaniach obecnego rządu Wolnego Miasta. W następstwie zamiast ciągłych polsko-gdańskich weszły na porządek dzienny obrad Rady Ligi liczne wewnętrzne sprawy naruszenia Konstytucji przez władze Wolnego Miasta, z których większość załatwiona została w przyjętym przez Radę Ligi orzeczeniu specjalnej Komisji Prawników, a jedna na skutek uchwały Rady Ligi dotarła aż do Stałego Trybunału Międzynarodowego Sprawiedliwości w Hadze. Po raz pierwszy więc w całej swej dotychczasowej praktyce Trybunał ten musiał zająć się roztrzygnięciem nie sporu międzynarodowego, lecz czysto wewnętrznej sprawy.

Zgodnie z konstytucją wszystkie ustawy i rozporządzenia niemieckie, obowiązujące w chwili wejścia w życie konstytucji, pozostały w mocy, o ile wyraźnie nie zostały uchylone przez samą Konstytucję albo przez późniejsze ustawy. W zasadzie Wolne Miasto także i w dalszym ciągu stosowało się do rozwoju ustawodawczego w Niemczech, wydając przystosowane z konieczności do szczególnego położenia prawnego Wolnego Miasta ustawy i rozporządzenia, wzorowane na bieżącym ustawodawstwie niemieckim. Ewolucja ta przybrała gwałtowne rozmiary z chwilą, gdy objęła rządy w Gdańsku partia narodowo-socjalistyczna, która, reformując z gruntu ustrój Wolnego Miasta w imię swych haseł, wystarała się w posłusznym sejmie o bezgraniczne poprostu pełnomocnictwa i na ich podstawie wydała w krótkim czasie kilka tuzinów rozporządzeń z mocą ustawy. Rozporządzenia te, żywcem wzięte z jednoczesnego ustawodawstwa narodowo socjalistycznego w Rzeszy Niemieckiej i nienależycie dostosowane do odrębnej sytuacji Wolnego Miasta, spowodowały znaczny zamęt w ustawodawstwie i dały powód do wszelkiego rodzaju kwestyj i sporów, zwłaszcza w dziedzinie konstytucyjnej, które oparły się aż o Genewę. Do ogólnego pogmatwania przyczyniły się jeszcze ciągłe zmiany i uchylenia dopiero co wydanych rozporządzeń, w miarę jak okazywały się w praktyce nierealne, zwłaszcza w dobie ustawowej obniżki guldena i gospodarki dewizowej.

Przytoczę kilka bardziej charakterystycznych reform prawa: 1) według noweli z dnia 29 sierpnia 1935 do kodeksu karnego, karze podlega nie tylko czyn uznany przez ustawę wyraźnie za karygodny, ale także każdy czyn, który według idei przewodniej danej ustawy karnej wzgl. zgodnie ze zdrowym poczuciem prawnym ogółu (gesundes Volksempfinden) zasługuje na karę. 2) cały szereg ustaw, dotyczących organizacji pracy, uregulował wzajemny stosunek pracodawcy do pracobiorcy na płaszczyźnie „Fuehrer" i „Gefolgschaft" (załoga) i to nie tylko w przedsiębiorstwach prywatnych ale i państwowych oraz instytucji publiczno-prawnych. Ponadto wprowadzono specjalne sądownictwo honorowe pracy. 3) sięgając do ustrojów średniowiecznych, wprowadzono dla wszystkich rzemiosł cechy przymusowe i odrębne sądownictwo cechowe 4) w myśl idei, że zdrowa rasa opiera się przede wszystkim na silnym stanie rolniczym, powołano do życia instytucję t. zw. „Erbhof" (zagroda dziedziczna), nie podlegająca podziałowi i dziedziczna w specjalnym porządku.

Wybitny wpływ momentu politycznego uwidocznił się również w orzecznictwie sądów gdańskich. Tak np. na wniosek o uznanie publikacji znanego czasopisma niemieckiego „Der Stuermer" za podburzające przeciwko miejscowej ludności żydowskiej, sąd orzekł, że nie zachodzi podburzanie, lecz jedynie uświadomienie ludności co do problemu żydowskiego. W innym wypadku sędzia, przewodnicząc na rozprawie karnej, określił siebie samego jako przedstawiciela państwa narodowo-socjalistycznego. Nie trzeba dodawać, że cierpi na tym poczucie prawne społeczeństwa Wolnego Miasta.

J. G.

Organizacja sądownictwa w Egipcie

W miarę rozwoju potęgi Odrodzonej Polski w społeczeństwie polskim rośnie zainteresowanie krajami zamorskimi. Polska nawiązuje z tymi krajami nie tylko stosunki polityczne i kulturalne, lecz także i ekonomiczno-handlowe. Wybitnie przyczynia się do tego posiadanie Gdyni — portu, obecnie czołowego na Bałtyku. Aby stosunki z obcymi państwami należycie wykorzystać, należy je dobrze znać i zbadać. Kraje Bliskiego i Dalekiego Wschodu stanowią na wielu odcinkach nieznane jeszcze dla nas tereny. W artykule tym zapoznamy się w krótkim bardzo zarysie z organizacją sądownictwa w Egipcie, z którym łączą nas coraz to bliższe stosunki. Mam tu na względzie nie tylko nawiązane przez Polskę od r. 1929 stosunki dyplomatyczne z Egiptem i udział Polski w kilku międzynarodowych zjazdach naukowych odbytych w Kairze, tudzież kształcenie kilku jednostek z naszej młodzieży (dwaj absolwenci uniwersytetu Jana Kazimierza — obecnie słuchacze uniwersytetu Al-Azhar) — lecz także i stosunki handlowe Polski i Egiptu, które dzięki porozumieniu handlowemu, zawartemu w formie not wymienionych 22 kwietnia 1930 r. w Kairze między rządem Polski a rządem Egiptu (Ustawa z dnia 12 lutego 1931 r. w sprawie ratyfikacji tego porozumienia. D. U. R. P. 11.III. 1931 r. Nr. 20, poz. 113) rokują dalszy pomyślny rozwój. Już w r. 1935 widzieliśmy kilka statków egipskich w Gdyni, a obecnie rozważa się sprawa utworzenia Izby Handlowej, Polsko-Egipskiej. Założenie w r. 1936 w Polsce stałego poselstwa egipskiego (do Warszawy przybył egipski Chargé d'affaires) i konsulatu generalnego należy uznać jako objaw niezmiernie ważny i symptomatyczny w sprawie nawiązania stosunków gospodarczych z Egiptem.

Organizacja sądów w Egipcie przedstawia pewną mozaikę, idącą w parze z historycznym rozwojem tego wielkiego kraju, posiadającego dość znaczne odłamy różnoplemiennej ludności. W Egipcie działają następujące sądy: Trybunały krajowe, religijne, mieszane i konsularne.

Sądy krajowe obecną swoją formę otrzymały w r. 1883. Do nich należą przede wszystkim trybunały kantonowe (pokoju), których jest 240; poza tym 8 trybunałów okręgowych I instancji (Makhama Ahlijja) o szerszym zakresie działania dla rozpoznania spraw cywilnych i karnych; znajdują się one w Kairze, Aleksandrii i w miastach każdej prowincji Dolnego i Górnego Egiptu oraz Sudanie, (Tanta, Mansura, Zagarig, Beni Suef, Assiut, Kena); trybunał składa się z 5 sędziów; przy każdym trybunale okręgowym (prowincjalnym) może być do 4 sędziów nadetatowych, uzupełniających komplet sędziów zawodowych; przy Makhama Ahlijja istnieją po jednym lub kilka trybunałów t. zw. „de justice sommaire”, stanowiące jakby wydziały tego sądu, a składające się z 1 sędziego zawodowego lub 1 sędziego nadetatowego, delegowanego przez Makhama Ahlijja; takich trybunałów jest 91; rozstrzygają one sprawy przewidziane w kodeksie cywilnym i handlowym. Jednak trybunały Makhama Ahlijja nie rozstrzygają spraw związanych z waqfem, małżeństwem, posagiem (mahrem), darowiznami, legatami, spadkiem, które należą do kompetencji sądów religijnych Makhama Szar'ijja. Poza tym istnieją 3 delegacje trybunałów okręgowych, 27 trybunałów rejonowych (Makhama-markazja), 3 trybunały oaz. Są to Makhama Ahlijja, mające raz szerszy, raz węższy zakres właściwości rzeczowej, w zależności od ilości mieszkańców miasta, w którym trybunał się znajduje; istnieją także trybunały dla Beduinów. Od wyroków I instancji trybunałów „sommaire” służy odwołanie do izb apelacyjnych (Makhama Ahlijja Ulia), których jest dwie: w Kairze i Assiucie; każda Izba składa się z 8 sędziów (conseillers). Ponad izbami apelacyjnymi znajduje się Assemblée générale (Makhama Isti'naf), jako Sąd Kasacyjny. Ponieważ Egipt podzielony jest na 14 prowincyj (mudirijja), 6 w Dolnym i 8 w Górnym Egipcie oraz 5 gubernatorstw (mahafaza), okręgi sądowe nie odpowiadają okręgom administracyjnym. W trybunałach krajowych obowiązuje język arabski. Sędziowie trybunału kasacyjnego, izb apelacyjnych i trybunałów okręgowych II instancji są nieusuwalni, mianuje ich oraz prokuratora generalnego król na wniosek ministra sprawiedliwości. Adwokatura zorganizowana na wzór francuski. W sprawach karnych trybunały właściwe stosują kodeks karny z r. 1883, wydany w językach arabskim i francuskim, (podstawą jego były kodeksy francuski, turecki oraz prawo muzułmańskie), zmodyfikowany w r. 1904 i wydany w językach: arabskim, francuskim i angielskim. Kodeksowi są znane nowoczesne instytucje prawa karnego jak warunkowe zwolnienie, zatarcie skazania, osobne kary lub środki wychowawcze dla nieletnich i t. d. (O tym k. k. vide: Rafał Lemkin, Egipt. Encyklopedia podr. prawa karnego, z. VIII. str. 30). W Kairze od r. 1905 istnieje jednoosobowy sąd dla nieletnich (Tribunal des jeunes délinquants).

Sądy religijne. W sprawach, wiążących się z wyznaniem muzułmańskim, od 1000 lat istnieją w Egipcie sądy religijne I instancji — Makhama Szar'ijja, II inst. — Makha-

ma Szar'ijja Ulia. Kompetencja tych sądów została podana wyżej. Sędziowie wyznaniowi (kadi) rekrutują się spośród ulemów czyli doktorów prawa muzułmańskiego; są oni absolwentami wydziału prawa muzułmańskiego uniwersytetu Al-Azhar oraz szkoły sędziów szariackich (Al-Madrasa Al-Kuda). Obok Makhama istnieje Medżlis Hasbi powstałe w r. 1873, zreorganizowane w l. 1896, 1911, 1918, 1922. Medżlis Hasbi zajmuje się sprawami nieletnich, mianuje i odwołuje opiekunów, ustala kuratelę nad nieletnimi, nad dobrami nieobecnych właścicieli i t. d. W. Medżlis Hasbi Markazijja (dystrykty) lub Medżlis Hasbi Mudirijja (prowincja) przewodniczy sędzia trybunału zwyczajnego, delegowany przez ministra sprawiedliwości; podczas nieobecności sędziego zastępuje go wyższy urzędnik administracji. Przewodniczący ma asystę w składzie sędziego miejscowego sądu świeckiego (makhama ahlijja) I i II instancji i 1 notabla, mianowanego przez administrację pośród mieszkańców danego ośrodka. Medżlis Hasbi Ulija, jako instancja odwoławcza od Medżlis Hasbi, znajduje się w Kairze, — przewodniczy w nim sędzia sądu apelacyjnego (Makhama Ahlijja Ulia) w asyście 2 sędziów Makhama Ahlijja Ulia, 1 sędziego Makhama Ahlijja Markazijja i 1 urzędnika. Dla sądów religijnych muzułmańskich z kodeksu ogólno muzułmańskiego zostawiono to, co podlega kompetencji sądów religijnych. *Jurysdykcja religijna dla niemuzułmanów* reprezentowana jest przez sądy partriarsze Batriq i tak zwane Wikalat dla chrześcijan pochodzenia egipskiego, tureckiego oraz sądy rabinackie osobne dla żydów i osobne dla Karaitów (Karaimów). Następujące zespoły religijne posiadają swą jurysdykcję religijną: Koptowie-ortodoksi, Koptowie-katolicy, Grecy-ort., Grecy-katolicy, Ormianie-ort., Ormianie-katolicy, Syryjczycy-ort. (jakobici), Syryjczycy-kat., Maronici-protestanci, Egipcjanie, Żydzi-ortodoksi, Karaici. Sądownictwo tych 12 zespołów religijnych oparte jest o przywileje dla niemuzułmanów obywateli tureckich sułtana Turcji Muhammeda II, potwierdzone w r. 1856, 1891 i następnych, obowiązujących w Egipcie, jako części b. imperium Osmanów. Sędziowie tych sądów mianowani są przez głowy wyznań, spośród duchowieństwa i osób świeckich, często zaś obieranych przez same zespoły religijne; sądy te mają pełną autonomię i przez swoją niepodległość zbliżają się do jurysdykcji sądów konsularnych. Sądy stosują prawo kościelno-religijne poszczególnych wyznań.

Trybunały mieszane posiadają charakter międzynarodowy i są powołane dla osób z mocy ustaw szczególnych i umów wyłączonych z jurysdykcji sądów krajowych. Powstanie tych sądów jak i sądów religijnych dla niechrześcijan oraz sądów konsularnych należy objaśnić znaną tolerancją Wschodu względem chrześcijan i cudzoziemców. Początek ich datuje się od r. 1876. Obecnie istnieją 3 trybunały mieszane I instancji (Kair, Aleksandria, Mansura). Na czele każdego trybunału I instancji stoi Egipcjanin. Obok tych 3 trybunałów istnieje Izba Apelacyjna (Cour d'appel) w Aleksandrii oraz Rada Siedmiu. W sądach mieszanych element nieegipski posiada większość (np. w Kairze tryb. mieszany składa się z sędziów 11 obcokrajowców i 6 Egipcjan), lecz rząd egipski mianuje także i sędziów obcokrajowców i sądy te wyrokują w imieniu Egiptu. Sędziowie są nieusuwalni. Językiem rozpraw jest arabski, angielski, francuski i włoski. Obok trybunałów istnieje urząd prokuratorski z prokuratorem generalnym (obcokrajowcem) na czele; pod jego rozkazami są wice-prokuratorzy (Egipcjanie) i policja sądowa. Zakres wspomnianych 3 trybunałów: jurysdykcja w sprawach cywilnych, handlowych i karnych. Jurysdykcja cywilna gra potrójną rolę (tribunal des référés, de justice sommaire, civile ordinaire); takąż rolę ma jurysdykcja handlowa; jurysdykcja karna ma trzy zakresy: a) tribunal de simple police, b) chambre du conseil pour l'instruction des crimes et délits, c) tribunal correctionnel (poprawczy). Inaczej, wszystkie 3 trybunały mieszane tworzą 7 trybunów (sądów): 1. le tribunal des référés (1 sędzia dla rozpoznania spraw cywilnych i handlowych nagłych, np. wekslowych), 2. le trib. de justice sommaire (1 sędzia dla rozpoznania spraw, których ważność określono w kodeksie procedury i jako sąd pokoju), 3. le trib. civil ordinaire (5 sędziów; z kompetencji tego sądu wyjęte są sprawy związane z waqfem, które rozstrzyga Izba Apelacyjna), 4. le trib. de commerce ordinaire (5 sędziów i 2 asesorów), 5. le trib. de simple police (1 sędzia; sprawy o przekroczenia), 6. la chambre du conseil (3 sędziów), 7. le trib. correctionnel (3 sędziów i 4 asesorów, wybieranych dla każdego procesu z listy ustalonej na początku roku sądowego). Izba Apelacyjna w zależności od właściwości ma funkcje: A) instancji apelacyjnej (5 sędziów; dla spraw cywilnych i handlowych, rozpoznanych przez trybunały I inst.), B) Cour d'assises (3 sędziów z asystą 12 przysięgłych) i C) Cour de Cassation (8 sędziów dla spraw karnych). Rada Siedmiu bada ustrój jurysdykcji sądów mieszanych, występuje z wnioskami zmian kodeksu, organizacji sądów, administracji w sprawach budżetowych i gospodarczych sądownictwa mieszanego. Trybunały mieszane stosują kodeksy karny i r. 1907.

Jurysdykcja konsularna w Egipcie jest spadkiem po kapitulacjach udzielonych w przeciągu 400 lat przez Turcję większości państw Europy. Pierwsza kapitulacja powstała na skutek umowy króla Francji Franciszka I z sułtanem Turcji Sulejmanem w r. 1535, zapewniającej obywatelom francuskim kapitulacje. Podobne kapitulacje powstają w XVII w. dla Holandii, Anglii, Wenecji, Austrii, w XVIII w. — dla Szwecji, Prus, Rosji, Danii, Hiszpanii, w XIX w. dla Stanów Zjednoczonych Ameryki, Belgii i Grecji. Kapitulacje przed wojną światową posiadały: Amer. Stany Zjednoczone, Anglia, Austro-Węgry, Belgia, Dania, Francja, Hiszpania, Niderlandy, Niemcy, Norwegia, Portugalia, Rosja, Szwecja i Włochy; z tych państw Niemcy i Austro-Węgry są pozbawione kapitulacyj na mocy traktatu wersalskiego i Saint-Germain-en-Laye; ponadto decyzją rady ministrów Egiptu z r. 1923 została pozbawiona kapitulacyj Rosja. Państwa powstałe po wojnie światowej kapitulacyj nie wyjednały. Polska kapitulacyj nie posiada. Trybunały konsularne wyrokują nie w imieniu Egiptu, lecz w imieniu władzy swoich krajów. Funkcje sędziów pełnią oficerowie dla wymiaru sprawiedliwości, którym w razie potrzeby władze Egiptu służą pomocą. Trybunał konsularny może wydawać wyroki w sprawach cywilnych (z wyjątkiem spraw o nieruchomości) i karnych powstałych jedynie pomiędzy obywatelami swoich krajów; w osnowie tych sądów leży zasada: actor sequitur forum rei. W wypadkach ważniejszych sąd konsularny może przekazać przestępców — obywateli swoich krajów — do sądów miejsc rodzinnych.

W Egipcie istnieją 3 więzienia ciężkie, 8 okręgowych i 91 lokalnych. Tylko 3% więzionych przypada na kobiety.

W Egipcie wydawane są następujące p i s m a p r a w n i c z e: „Journal Officiel", „Recueil des lois et décrets du gouvernement égyptien", „Bulletin de législation et de jurisprudence égyptiennes" (pismo powstało w roku 1889), „Journal des Tribunaux Mixtes" oraz od r. 1932 „Gazette des Tribunaux Mixtes" — miesięcznik pod patronatem Rady Adwokackiej Egiptu; w języku zaś arabskim od 1900 r. w Kairze — „Bulletin Officiel des Tribunaux Indigènes" tudzież „Al-Huquq" — „Prawo".

Leon Mirza-Kryczyński
Wiceprezes Sądu Okręgowego w Gdyni.

T e m i d y

Wczesną jesienią 1930 r. Koło grodzieńskie Zrzeszenia Sędziów i Prokuratorów wystąpiło z projektem budowy łodzi podwodnej pod nazwą „Temida", co miało być w pewnym stopniu odpowiedzią niemieckiemu ministrowi Treviranusowi na przemówienie jego, ujawniające zakusy Niemiec na odwiecznie polskie ziemie nasze — Poznańskie i Pomorze. Zarząd Główny Zrzeszenia S. i P. rozwinął i rozszerzył inicjatywę Koła grodzieńskiego, zwracając się w tej sprawie do wszystkich organizacyj i zrzeszeń związanych z wymiarem sprawiedliwości. Już w dn. 30 października 1930 r. ukonstytuował się ogólnoprawniczy Komitet budowy statku morskiego „Temida" bez określenia na razie rodzaju jednostki morskiej a to ze względu na niemożność ustalenia sumy, jaką Komitet będzie mógł rozporządzać. Na czele Komitetu stanęli: Wiceprezes Zarządu Głównego Zrzeszenia S. i P. sędzia S. N. ś. p. Stanisław Nowodworski (po jego śmierci Wiceprezes tegoż Zarządu Wiceprezes Sądu Apelacyjnego w Warszawie Kazimierz Fleszyński) w charakterze przewodniczącego oraz jako sekretarz sędzia grodzki (obecnie okręgowy) w Warszawie Franciszek Bar. Dzięki dużej ofiarności zrzeszonych, przede wszystkim zaś stałym składkom miesięcznym członków Zrzeszenia Sędziów i Prokuratorów oraz Zrzeszenia notariuszy i pisarzy hipotecznych (b. zaboru rosyjskiego) a także urzędników sądowych udało się Komitetowi zgromadzić na swym rachunku na d. 1 stycznia 1932 r. pokaźną kwotę 72.304 zł. 49 gr. Licząc się jednak z wzrastającym kryzysem ekonomicznym oraz zmniejszeniem się uposażeń, względnie dochodów zrzeszonych, Komitet postanowił przerwać z dn. 1 marca 1932 r. dotychczasową zbiórkę i przystąpić do realizacji swych zamierzeń w skromniejszych, ma się rozumieć, rozmiarach. Wobec tego, że Ośrodek Morski Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego (w Gdyni) posiadał w tym czasie zaledwie 3 małe jachty, 2 bezpokładowe jole i 2 kutry i nie mógł wobec tego realizować całkowicie swych zadań w dziedzinie szkolenia młodzieży w kierunku żeglugi dalekomorskiej, Komitet „Temidy" uchwałą z dn. 5 stycznia 1932 r. przeznaczył zebrane już i wpływające w dalszym ciągu fundusze na kupno żaglowego morskiego statku szkolnego dla P. U. W. F. i P. W. Pomiędzy urzędem tym a Komitetem „Temidy" zawarta została umowa, na podstawie której zagwarantowana została dla nowego statku nazwa „Temida"; P. U. W. F. zobowiązał się ponosić koszty utrzymania i remontu tego statku a członkowie organizacyj związanych z wymiarem sprawiedliwości i ich dzieci otrzymali prawo pierw-

szeństwa przy przyjmowaniu na kursy żeglarskie, prowadzone na statku. Wyłoniona Komisja specjalna nabyła zagranicą w maju 1932 r. ze składek prawniczych, które doszły do sumy 79.026 zł. 65 gr. — dzięki korzystnej koniunkturze cen — nie jeden a dwa statki szkolne żaglowe. Sprowadzone do kraju przez załogę, składającą się z polskich jachtmanów pod dowództwem generała Mariusza Zaruskiego przy współudziale przedstawiciela Komitetu „Temidy" sędziego F. Bara statki te przybyły w dn. 13 czerwca 1932 r. do Gdyni, gdzie zajęły swe miejsca w porcie jachtowym. Większy nabyty statek (Temida I) okazał się największym jachtem w Polsce (25 m. długości i 24 m. wysokości omasztowania), należącym do najwyższej klasy jachtów w Europie. W dniu 10 lipca 1932 r. odbył się w Gdyni chrzest uroczysty nowonabytych statków, podniesienie bandery i urzędowe przekazanie Państwowemu Urzędowi Wychowania Fizycznego w obecności przedstawicieli władz, reprezentantów zgrupowanych około wymiaru sprawiedliwości zrzeszeń oraz zaproszonych gości. Godność rodziców chrzestnych powierzył Komitet przedstawicielom czterech najliczniejszych i najaktywniejszych organizacyj prawniczych, w związku z czym obowiązki te przypadły w udziale w stosunku do „Temidy I" Wiceprezesowi Zrzeszenia S. i P., redaktorowi „Głosu Sądownictwa" Kazimierzowi Fleszyńskiemu i adwokatce Helenie Wiewiórskiej, w stosunku zaś do „Temidy II" Prezesowi Zrzeszenia notariuszy i pisarzy hipotecznych Zygmuntowi Hübnerowi i urzędniczce S. N. Zofii Młodzianowskiej (Centralny Związek Zrzeszeń Urzędników Sądowych). Po poświęceniu ufundowanych statków i nadaniu im miana („Temida I" i Temida II") przewodniczący Komitetu Kazimierz Fleszyński podkreślił w swoim przemówieniu cele natury wychowawczej i propagandowej, jakimi kierowało się prawnictwo polskie przy fundowaniu tych statków, po czym przekazał statki te Państwowemu Urzędowi Wychowania Fizycznego. W imieniu tego Urzędu przemówił Dyrektor pułk. Kiliński, przedstawiając rozwój szkolenia młodzieży w sztuce żeglarskiej w Ośrodku Morskim i podnosząc znaczenie tej pracy dla społeczeństwa i Państwa. Zamknął uroczystość odpowiednim przemówieniem gen. Mariusz Zaruski, jako kierownik szkolenia Ośrodka Morskiego, po czym cała flotylla Ośrodka z „Temidami" na czele udały się na przejażdżkę w stronę starego Gdańska; w tym czasie wszyscy uczestnicy uroczystości podejmowani byli na „Temidach" skromnym marynarskim śniadaniem. W dn. 12 lipca „Temida I" (z sędzią F. Barem, jako 3-im zastępcą kapitana) udała się wraz z dwoma innymi statkami pod dowództwem gen. M. Zaruskiego w pierwszą swą podróż ćwiczebną — do Szwecji; w tym samym czasie „Temida II" odbyła dwie podróże na Bornholm.

Trudne warunki żeglugi, spowodowane burzliwą w tym czasie pogodą, wykazały, że oba statki odpowiadają całkowicie swemu przeznaczeniu.

„Temidy" nasze, — skromny dar prawnictwa polskiego — zbogaciły znacznie majątek Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego.

Minęły cztery lata; „Temidy" odbyły w tym czasie — w różnych składach załogi szkolnej — cały szereg dalekomorskich kursów żeglarskich. W czerwcu 1934 r. obie „Temidy" wzięły udział w regatach pełnomorskich Gdynia — Visby (na wyspie Gotland), przy czym „Temida II" odniosła brawurowe zwycięstwo.

Zły los prześladuje tylko naszą dużą „Temidę I", która już kilkakrotnie (ostatnio w porcie Wielkiej Wsi) ulegała mniejszym lub większym uszkodzeniom, powracając jednak wytrwale po remoncie do swojej szkolnej służby morskiej.

Niech służą „Temidy" jak najlepiej i jak najdłużej szkoleniu naszej młodzieży w sztuce żeglarskiej, niech służą wiernie propagandzie morskiej na naszym odcinku prawniczym, jako symbol żywego interesowania się prawnictwa polskiego sprawami własnego morza.

F.

KRONIKA

Koło w Gdyni

Historia miejscowego Koła Zrzeszenia Sędziów i Prokuratorów w Gdyni jest ściśle związana z powstaniem i rozwojem Sądu Okręgowego w Gdyni. Gdy w połowie 1932 r. utworzono w Gdyni Sąd Okręgowy, wystąpił Prezes S. A. w Toruniu p. Cezary Szyszko z inicjatywą zorganizowania w Gdyni miejscowego Koła Zrzeszenia.

Na skutek tej inicjatywy na zebraniu organizacyjnym w dniu 30 grudnia 1932 r. powołano do życia Koło miejscowe Zrz. S. i Pr. w Gdyni. Koło liczyło początkowo zaledwie ośmiu członków. W wyniku jednak pracy zarządu z pierwszym Prezesem Sądu Okręgowego w Gdyni p. Edwardem Jackowskim na czele oraz jego następcą, Prezesem Sądu Okręgowego w Gdyni p. Józefem Ignacym Parczewskim,

Koło w ciągu następnych czterech lat wykazywało stały rozwój i dzisiaj zalicza do swych członków już wszystkich kolegów sędziów, prokuratorów i asesorów, urzędujących w obwodzie Sądu Okręgowego w Gdyni.

Praca Koła miejscowego była szczególnie owocna w dziedzinie pogłębienia współżycia towarzyskiego kolegów oraz samopomocy materialnej. Koło zorganizowało szereg wycieczek dla członków i ich rodzin celem zwiedzenia portów i instytucji portowych w Gdyni i w Gdańsku, przy czym spotykało się z daleko idącą przychylnością oraz pomocą odnośnych władz portowych. Poza tym urządzono szereg wieczorów pożegnalnych dla kolegów, przechodzących na inne miejsca urzędowania. W ramach Koła istnieje komisja miejscowa Kasy Zapomogowej, która w tym tak krótkim okresie czasu jej istnienia miała kilkakrotnie możność udzielania pomocy rodzinom zmarłych kolegów. Celem częściowego przynajmniej złagodzenia tak ciężkiego z powodu drożyzny na terenie gdyńskim położenia materialnego swych członków, utworzyło Koło Kasę Pożyczkowo-Oszczędnościową, której obrót roczny już obecnie dosięga kwoty 15.000 zł.

Koło dąży także do zainteresowania swych członków pracą społeczną i utrzymania w nich poczucia ścisłej jedności narodowej.

Dzisiaj już wszyscy członkowie Koła są równocześnie członkami Towarzystwa Prawniczego, Ligi Obrony Powietrznej Państwa, Ligi Morskiej i Kolonialnej, Polskiego Czerwonego Krzyża oraz płacą stałe składki na Fundusz Obrony Morskiej. Prócz tego poszczególni członkowie pracują owocnie w Towarzystwie Przyjaciół Nauk, Akcji Katolickiej, w Towarzystwie Muzycznym, w Towarzystwie Popierania kaszubskiego regionalizmu „Gryf", Yachtklubie Polskim i w innych.

Kronika Koła nie byłaby zupełna, gdyby nie wspomnieć, że w poczet swych członków Koła zaliczało ś. p. Sędziego Józefa Gordona, który, wykonując swój obowiązek sędziowski, poniósł śmierć w czasie służby w dniu 29 maja 1936 r. w gmachu Sądu Grodzkiego w Pucku z ręki bezmyślnego zbrodniarza. Życiem swoim i śmiercią będzie stanowił zawsze wzór dla kolegów sądowników. *Bohdan Palędzki.*

Zapiski bibliograficzne

SPRAWA WYŻSZEJ UCZELNI NA POMORZU. Wyd. Istytutu Bałtyckiego, Toruń. 1936. Str. 41. Zagadnieniem tym zajmują się Józef Kostrzewski, Bernard Chrzanowski i Józef Borowik w trzech oddzielnych rozprawach mających dużo wspólnych myśli i wychodzących z tychże założeń. Wszyscy trzej autorowie uzasadniają konieczność założenia wyższej uczelni na Pomorzu argumentami, które dadzą się streścić jak następuje: obecne oddalenie Pomorza od ośrodków wyższych studiów w Polsce, niezbędność wytworzenia silnego ośrodka studiów pomorzoznawczych, potrzeba pielęgnowania właściwości regionalnych, przygotowanie młodych naukowców, specjalizujących się w problemach pomorskich, konieczność gospodarczej ekspansji polskiej w krajach morza Bałtyckiego i nawiązania wymiany kulturalnej z krajami wschodnio-bałtyckimi i Skandynawią, potrzeba zachowania wpływów na rodaków, pozostających poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, a zamieszkałych w Gdańsku, na Powiślu, na Warmii i na Mazowszu Pruskim, wreszcie, niezbędność przeciwstawiania się niemieckiemu naporowi kulturalnemu na Pomorzu, Niemcy bowiem na wybrzeżu bałtyckim dysponują trzema uniwersytetami w Kilonii, Gryfii oraz Królewcu z licznymi katedrami slawistyki, politechniką w Gdańsku, instytutem rolniczym w Lansbergu, instytutem skandynawskim w Gryfii i instytutem handlu międzynarodowego i komunikacji morskiej w Kilonii. Autorowie nakreślają pewne etapy realizacji Wszechnicy Pomorskiej (w Toruniu, Bydgoszczy lub Gdyni) i skłaniają się do założenia na Pomorzu przede wszystkim wyższej uczelni z wydziałem humanistycznym. Etapy powyższe szczegółowo omawia Dr. Borowik, wypowiadając się za założeniem na Pomorzu Pedagogium, a następnie Pomorskiej Szkoły Nauk Politycznych, Wyższej Szkoły Gospodarczej (dla badania m. in. obsługi handlu zamorskiego i transportów zamorskich), Akademii Prawa Administracyjnego dla kształcenia urzędników w administracji politycznej, samorządowej, skarbowej i społecznej oraz w służbie konsularnej i dyplomatycznej, szczególnie w krajach bałtyckich. Przy tej sposobności autor, opierając się na miarodajnych opiniach autorytetów (np. profesorów W. L. Jaworskiego, J. Panejko, J. Makarewicza, M. Jaroszyńskiego, R. Dyboskiego i in.), podkreśla niedostateczne przygotowanie dyplomowanej młodzieży, kończącej studia prawnicze. Problemy, poruszone w książce, są bardzo ważne, interesujące i aktualne.

Leon Mirza-Kryczyński.

KRONIKA OGÓLNA

Zarząd Główny Zrzeszenia S. i P.

W dn. 23 paźdz. r. b. odbyło się kolejne posiedzenie Prezydium Zarządu Głównego pod przewodnictwem Prezesa L. Supińskiego. Odczytano i przyjęto protokół ostatniego posiedzenia Prezydium. 1. Rozpoznano podania o *pożyczki z Funduszu „D"*, przy czym przyznano 3 pożyczki na sumę 800 zł (300, 300 i 200) z terenu Oddziału Lwowskiego; sześć podań pozostawiono bez uwzględnienia; poza tym udzielono zapomogi w sumie stu zł z funduszów ogólnych Zarządu Głównego córce b. (nie żyjącego) sędziego. 2. Asygnowano T-wu opieki i pomocy dzieciom polskim w Niemczech 50 zł. 3. Poddano dyskusji sprawę *pomocy zimowej dla bezrobotnych*, przy czym uchwalono: a) przeznaczyć na cel ten z funduszów własnych Zarządu Głównego tysiąc zł, b) zwrócić się do Zarządów Oddziałów i Kół Zrzeszenia, by te z funduszów swych przeznaczyły również odpowiednie kwoty na pomoc zimową dla bezrobotnych; c) poza tym zalecić wszystkim zrzeszonym kolegom — sędziom i prokuratorom — wzięcie udziału w powyższej akcji charytatywnej w drodze składek — od dn. 1 grudnia 1936 r. na okres 5 miesięcy — według norm następujących: IV grupa służbowa 50 gr. miesięcznie, III grupa — 1 zł, II grupa — 3 zł i I grupa — 5 zł; ponadto od dodatków funkcyjnych ½% od sumy brutto. 4. Kol. M. Siewierski zareferował sprawy *Kasy Zapomogowej Zrzeszenia*, informując: a) że projektowana ustawa o nadzorze nad działalnością ubezpieczeniową nie będzie obejmowała zrzeszeniowych kas zapomogowych i b) że według przepisów ustawy stemplowej opłaty do Kasy Zapomogowej Zrzeszenia (składki miesięczne) podlegają 2 (2,2)% opłacie stemplowej, wypłaty zaś (zapomogi pośmiertne) — 1 (1,1)%. Po dyskusji, jaka się w tej ostatniej kwestii rozwinęła, uchwalono: do czasu najbliższego Walnego Zgromadzenia Zrzeszenia opłatę stemplową (2,2%) od wpłat pokrywać z odsetek od Funduszu Rezerwowego Kasy Zapomogowej, takąż zaś opłatą od wypłat (1,1%) obciążyć zapomogi pośmiertne w drodze odpowiedniego potrącenia (44 zł).

Oddział Warszawski

W dn. 3 października r. b. odbyło się posiedzenie Zarządu Oddziału Warszawskiego pod przewodnictwem Prezesa T. Kamieńskiego. I) w Imieniu Oddziału delegowano na lat trzy do Komitetu Redakcyjnego „Głosu Sądownictwa", powołanego do życia na podstawie art. 10 regulaminu tego wydawnictwa z dn. 28 marca 1936 r., następujących kolegów członków Zrzeszenia S. i P.: Stanisława Czerwińskiego, em. prok. S. N., Adama Grzybowskiego, em. w-prok. S. N., Jana Gumińskiego, prok. S. N., Władysława Łukaszewicza, sędziego S. N., Zygmunta Sitnickiego, wiceprezesa S. O., Adama Wozdeckiego, sędziego N. T. A. i Zygmunta Zaleskiego, sędziego S. O. Poza tym z terenu Oddziału Warszawskiego wchodzą w skład Komitetu Redakcyjnego członkowie ścisłego Komitetu Redakcyjnego koledzy: Kazimierz Fleszyński (redaktor), sędzia S. N., Zygmunt Merkel (skarbnik), sędzia S. A. i Roman Przybyłowski (administrator), wiceprezes S. O. II) Po przeprowadzeniu dyskusji uchwalono powrócić do poprzedniego projektu wydania dzieła prof. Aschaffenburga „Das Verbrechen und seine Bekämpfung" przy pośrednictwie jednej z firm księgarskich i w tym celu prosić kol. K. Fleszyńskiego o zbadanie tej sprawy w odpowiednich firmach wydawniczych. Następnie zgodnie z propozycją kol. M. Siewierskiego wzięto pod uwagę wydanie w przyszłości przez Oddział Warszawski „Podręcznika kryminalisty-

ki". III) Uchwalono zwrócić się do sędziego S. N. J. Jamontta o wygłoszenie odczytu o psychologii zeznań świadków w Kołach białostockim i łódzkim. IV) Po powtórnym omówieniu projektu Oddziału poznańskiego co do powołania do życia Kasy Samopomocy na wypadek śmierci najbliższych członków rodziny sądowników zdecydowano wobec poważnych trudności technicznych, nastręczających się przy organizowaniu tego rodzaju Kasy, uznać sprawę tą za nieaktualną. V) Załatwiono wnioski Kół o przyjęcie nowych członków. VI) Kol. M. Dobromęski, jako referent organizacyjny Zarządu Oddziału Warszawskiego. złożył sprawozdanie o ilości sądowników na terenie tego Oddziału, nie należących dotąd do Zrzeszenia. Jak się okazuje tylko w Kole białostockim wszyscy sądownicy w liczbie 39 znajdują się w szeregach Zrzeszenia. W Łomży należy 31, nie należy 11, w Łodzi 85 i 12, w Mławie 13 i 2, w Piotrkowie 55 i 13, w Płocku 27 i 4, w Siedlcach 37 i 18, w Sosnowcu 32 i 22 a w Warszawie 400 i 94; razem Oddział liczy 719 członków (w tym 85 emerytów), 176 zaś sądowników pozostaje jeszcze poza Zrzeszeniem (na ostatnich miejscach w tym względzie znajdują się Sosnowiec i Siedlce). Zaaprobowano projekt kol. M. Dobromęskiego co do zwrócenia się z odpowiednimi pismami do Prezesów Sądów Okręgowych o współdziałanie z Zarządami Kół w sprawie należenia wszystkich sądowników do Zrzeszenia. VII) Przyjęto do wiadomości sprawozdanie skarbnika kol. R. Kocha o stanie kasy Oddziału na d. 3 października r. b. (saldo 10.305 zł. 55 gr.) i VIII) podano do wiadomości członków Oddziału, że w Klubie Koła Warszawskiego (Nowy Świat 33) możliwe jest lokowanie jednego przyjezdnego kolegi i IX) wyznaczono termin następnego posiedzenia na d. 21 listopada na godz. 16½.

Na cele społeczne

Zamiast wręczania przy pożegnaniu kolegów upominków i urządzania biesiad, uciera się w ostatnich czasach w Warszawie coraz częściej zwyczaj przeznaczania zebranych kwot na cele społeczne. W ten sposób przeznaczono na Fundusz Obrony Narodowej — 305 zł. w związku z pożegnaniem Prok. S. O. w Warszawie J. Kurkowskiego, 273 zł. — Wiceprezesa S. O. w Warszawie J. de Rosprza Faygla i 100 zł. (sześciu prezesów Sądów Okręgowych Apelacji Warszawskiej) — prezesa S. A. w Warszawie p. Orłowskiego. W związku z pożegnaniem sędziów okr. śledczych w Warszawie: Myszkorowskiego, Sroczyńskiego i Habdank Białobrzeskiego — na pomoc zimową dla bezrobotnych 100 zł.

Z Komisji Kodyfikacyjnej

P o s i e d z e n i a: dn. 14 — 18 listopada 1936 — podkomisja prawa majątkowego; przedmiot obrad: projekt prawa małżeńskiego majątkowego (dalszy ciąg pierwszego czytania); dn. 19 i nast. listopada 1936 — podkomisja prawa morskiego i rzecznego; przedmiot obrad: projekt prawa morskiego i rzecznego (dalszy ciąg pierwszego czytania); dn. 19 — 25 listopada 1936 — podkomisja prawa rzeczowego; przedmiot obrad: projekt prawa rzeczowego (dalszy ciąg pierwszego czytania): własność, służebności i prawa zastawnicze na dobrach majątkowych, nie będących rzeczami; dn. 26 — 30 listopada 1936 — podkomisja postępowania niespornego; przedmiot obrad: projekt kodeksu postępowania niespornego (dalszy ciąg pierwszego czytania).

III Zjazd Prawników Polskich

Katowice — Kraków (5 — 8 listopada 1936 r.).

Pismo Okólne Nr. 5 Wydziału Wykonawczego Warszawskiego Komitetu Współpracy podaje pomiędzy innymi następujące informacje:

1) Minister Komunikacji udzielił ulgi kolejowej dla uczestników Zjazdu, a mianowicie 50% przy przejeździe w obie strony (na podstawie specjalnej karty, dostarczonej przez Biuro Główne).

2) Stroje wieczorowe są zbędne. Na wieczorowym zebraniu towarzyskim w Katowicach (5.XI) i na przedstawieniu teatralnym (6.XI) wystarczy czarna względnie inna marynarka dla panów i suknia wizytowa (popołudniowa) dla pań.

3) W uroczystym otwarciu Zjazdu w Katowicach wezmą udział i wygłoszą przemówienia: p. Minister Sprawiedliwości W. Grabowski i p. Wojewoda Śląski dr. M. Grażyński, a jako referent odczytowy I. M. Rektor Uniwersytetu Poznańskiego prof. dr. A. Peretiatkowicz. Dwa Zebrania Ogólne w Katowicach odbędą się pod przewodnictwem Wicemarszałka Senatu, Dziekana Wydziału Prawa U. J. P. W. Makowskiego. W uroczystym zamknięciu Zjazdu w Krakowie (8 listopada) wezmą udział: I. M. Rektor Uniwersytetu Jagiellońskiego dr. W. Szafer i Dziekan Wydziału Prawa U. J. prof. dr. A. Kłodziński; referat odczytowy na posiedzeniu tym wygłosi prof. dr. St. Gołąb, a na przyjęciu popołudniowym odczyt — Sekretarz Gen. Pol. Akad. Um. prof. dr. S. Kutrzeba.

4) Odbitki sprawozdań informacyjnych i sprawozdawczych (sekcyjnych) otrzymają uczestnicy w Biurze Zjazdu w dniu otwarcia Zjazdu, względnie w dniach następnych.

5) W związku z brakiem referatów indywidualnych Komitet Wykonawczy Z. P. P. skreślił z porządku dziennego obrad Sekcji Prawa Prywatnego zagadnienie drugie („Powszechność instytucji ksiąg wieczystych oraz ich uporządkowanie"); w ten sposób przedmiotem obrad w tej Sekcji będą tylko dwa zagadnienia — „Odpowiedzialność dziedzica za długi spadkowe" i „Kartele".

Wizyta prawników rumuńskich

W dn. 9 października przybyła do Polski na pobyt kilkudniowy delegacja rumuńskich prawników i parlamentarzystów celem zwiedzenia naszego kraju i nawiązania kontaktu z grupą polsko-rumuńskiego porozumienia prawniczego; ze strony polskiej przewodniczy tej grupie Wicemarszałek Senatu prof. Wacław Makowski, ze strony rumuńskiej — b. minister adw. Jan Perietzeanu; prócz tego ostatniego przybyli: pierwszy prokurator Sądu Najwyższego K. Viforeanu, prezes Sądu Apelacyjnego w Bukareszcie dr. A. Costin, adwokaci: dr. C. Tonescu i M. Alimanescu oraz posłowie: I. Trancu - Tasi i dr. Aznavorian. W dn. 11 października podejmował delegację rumuńską śniadaniem w Ministerstwie Sprawiedliwości p. Minister W. Grabowski; przewodniczący delegacji p. Perietzeanu wręczył p. Ministrowi Grabowskiemu pismo rumuńskiego Ministra Sprawiedliwości Djuvara a także ozdobne wydanie nowego rumuńskiego „Kodeksu Karnego Karola II". Wieczorem tegoż dnia min. Perietzeanu wygłosił poprzedzony słowem wstępnym prof. W. Makowskiego odczyt p. t. „La morale professionnelle de l'avocat" (Etyka zawodowa adwokata). Prelegent omówił szczegółowo projekt kodeksu etyki zawodowej adwokatów rumuńskich, opracowany na podstawie źródeł francuskich, przyjęty przez Radę Główną Związku Adwokatów rumuńskich i zaaprobowany przez Związek międzynarodowy adwokatów; projekt ten ma wejść w życie w roku przyszłym; składa się on z trzydziestu przeszło artykułów i dzieli się na 5 części, obejmujących obowiązki adwokata: 1) co do miejsca przyjęć w gabinecie — (zabronione jest udzielanie porad w lokalach publicznych), 2) o stosunku do klientów, 3) przed sądem i względem sędziów, 4) względem kolegów i 5) w życiu prywatnym (między innymi zabronione jest uprawianie gier hazardowych). Osobny rozdział poświęcony jest karom dyscyplinarnym. Nowy kodeks, jak to podkreślił prelegent, ma na celu uzdrowienie stosunków w adwokaturze rumuńskiej.

Ś. P.
EDWARD WOLFF
Sędzia Sądu Apelacyjnego w Lublinie

zmarł w Warszawie dn. 17 października 1936 roku, przeżywszy lat 49. Pochowany na cmentarzu Powązkowskim w Warszawie w dniu 20 października 1936 roku.

O nieodżałowanej stracie drogiego kolegi i przyjaciela, współzałożyciela naszego wydawnictwa i członka Komitetu Redakcyjnego, niestrudzonego szermierza idei niezawisłości sędziowskiej zawiadamia

Komitet Redakcyjny.

Wspomnienie pośmiertne zamieścimy w numerze grudniowym „Głosu Sądownictwa".

Ś. P.
WŁADYSŁAW ZIELEWSKI

W dniu 23 września 1936 r. zmarł po długiej i ciężkiej chorobie w Krakowie ś. p. Władysław Zielewski, sędzia, sprawujący kierownictwo Sądu Grodzkiego w Katowicach.

Urodzony w dniu 25 czerwca 1897 r. w Jarocinie, odbył studia gimnazjalne w Ostrowie i Poznaniu, a następnie prawnicze w Poznaniu.

Powołany w 1916 r. do wojska niemieckiego, przebył kampanię wojny światowej do dnia 21 grudnia 1918 r. Jako ochotnik wojska polskiego brał udział w walkach niepodległościowych armii polskiej w czasie od 26 lutego 1919 r. do 26 listopada 1920 r., ostatnio w stopniu podporucznika W. P.

W 1927 r. wstąpił na aplikację sądową w apelacji śląskiej, gdzie dnia 22 października 1930 r. otrzymał nominację na sędziego grodzkiego. W dniu 1 listopada 1932 r. zamianowany został sędzią, sprawującym kierownictwo Sądu Grodzkiego w Katowicach.

Śp. sędzia Władysław Zielewski był człowiekiem wyjątkowo skromnym, bardzo zdolnym, obowiązkowym przy wykonywaniu pracy sędziowskiej, a jako kolega nadzwyczaj zacnym i uczynnym.

Nieubłagany los nie dał mu jednak cieszyć się dłużej pracą sędziowską, którą tak bardzo ukochał.

Sądownictwo polskie traci w nim sumiennego i sprawiedliwego sędziego, oraz wyrozumiałego przełożonego, zaś Koło Katowickie dobrego i zacnego Kolegę.

Odchodząc od nas przedwcześnie, pozostawił po sobie smutek i żal serdeczny wśród wszystkich kolegów i współpracowników.

Cześć Jego pamięci!

Koło Zrzeszenia S. i P. w Katowicach.

Orzecznictwo Izby Cyw. Sądu Najwyż.

Tezy opracowane przez Biuro Orzecznictwa S. N.

Art. 184, 185, 189 K. P. C. i art. 7 i 8 rozp. z 14. X. 1927 r. (Dz. U. poz. 822).

Artykuły 184, 185, 189 K. P. C., traktujące o przywróceniu zaniedbanych terminów proceduralnych, mają na względzie strony, biorące udział w postępowaniu sądowym. Włościanin przeto, który nie brał udziału w postępowaniu, przewidzianym w art. 7 — 8 rozp. Prezydenta Rzplitej z 14. X. 1927 r. o ustalaniu prawa własności do gruntów, nadanych włościanom przy uwłaszczeniu (Dz. U. Nr. 92 poz. 822), gdyż w ciągu ustanowionego terminu nie zaskarżył uchwały zebrania wiejskiego w przedmiocie stwierdzania prawa własności do gruntu, nie może być uważany za stronę w specjalnym postępowaniu przed sądem grodzkim, stanowiącym dalszy ciąg trybu, rozpoczętego z chwilą wydania uchwały; nie służy mu zatem prawo domagania się przywrócenia terminu do zaskarżenia postanowienia sądu grodzkiego, tę uchwałę zatwierdzającego. 22.X. 1935 r. C. I. 1314/35.

Art. 263 K. P. C., art. 13 ust. z 2. VIII. 26 r. (Dz. U. p. 581) Pr. o małż. z 1836 r.

W przypadku zawarcia przez obywatela polskiego, podlegającego prawu małżeńskiemu z 1836 r., związku małżeńskiego na obszarze państwa sowieckiego w dwojakiej formie: przed urzędnikiem stanu cywilnego a następnie w kościele prawosławnym, sąd polski w sprawie o alimenty na rzecz żony mocen jest — mając na względzie zawarcie ślubu w formie kościelnej przyjętej przez prawo o małż. z 1836 r. jako ojczyste dla męża — uznać ważność zawartego przez strony ślubu kościelnego bez konieczności nawet zasięgania w tej mierze opinii biegłych; brak zaś legalizacji przez władze sowieckie — z uwagi na istniejące tam przepisy — odnośnego wystawionego przez duchownych prawosławnych dokumentu ślubnego nie stanowi przeszkody do przyznania mocy tego dokumentu w miarę przekonania sądu. 27. XI — 31. XII. 1935 r. C. I. 1619/35.

Art. 339 K. P. C.

Aczkolwiek przepis ostatniego ustępu art. 339 K. P. C. stanowi wyjątek od zasady, że o zasadności roszczeń decyduje również czas ich zgłoszenia, jednak przepisy K. P. C. nie zawierają ograniczenia w tym sensie, by roszczenie, które nie było jeszcze wymagalne w chwili zgłoszenia pozwu, wtedy tylko ulegało zasądzeniu, gdy stało się wymagalne w dacie wydania wyroku przez sąd I-ej instancji. 25.X. 1935 r. C. I. 425/35.

Art. 343 K. P. C.

Artykuł 343 K. P. C., jako przepis wyjątkowy, nie ulega wykładni rozszerzającej i, jak to wynika z jego wyraźnego brzmienia, stosuje się tylko do spraw o szkody i straty lub o dochody oraz dotyczy tych jedynie wypadków, gdy ustalenie wysokości należności nie może być podporządkowane ogólnej zasadzie obowiązku udowodnienia powództwa. 18. XII. 1935 r. C. I. 1039/35.

Art. 400 § 1 K. P. C.

O istocie żądań apelacyjnych rozstrzyga nie sam wniosek, lecz wywód skargi i całość jej treści. 8. I. 1936 r. C. I. 2288/35.

Art. 480 K. P. C.

Zasądzenie przez sąd polubowny kosztów postępowania, aczkolwiek o nich nie wspomniano w zapisie, nie powoduje nieważności wyroku, jeżeli nastąpiło to na żądanie obu stron, wyrażone w pismach, złożonych sądowi polubownemu. 11. X. 1935 r. C. I. 339/35.

Kan. 531 — 537 i 1653 prawa kanonicznego z 1917 r.

Obrona interesów majątkowych każdej kościelnej osoby moralnej (prawnej) należy w pierwszym rzędzie do niej samej, w razie zaś pozbawienia jej tej możliwości lub zaniedbania przez nią swego obowiązku (kan. 1653 § 5) prawo obrony należy do osoby moralnej, kościelnej, hierarchicznie wyższej według przepisów kanonów lub do Biskupa Ordynariusza, jako przedstawiciela Kościoła w granicach swej diecezji (por. Zb. O. 1935 — 346). 29. X. 1935 r. C. I. 413/35.

Art. 16 prawa o sądach pracy z 24. X. 1934 r. (Dz. U. Nr. 95 poz. 854) i art. 350 K. P. C.

Stosownie do art. 16 prawa o sądach pracy z 24 października 1934 r. (Dz. U. Nr. 95 poz. 854) w związku z art. 350 K. P. C. żądanie uzasadnienia wyroku sądu okręgowego, jako odwoławczego od wyroku sądu pracy, należy zgłosić przed upływem tygodnia od ogłoszenia sentencji, przepis bowiem § 1 art. 29 tego prawa dotyczy tylko sądów pracy i nie ma zastosowania do uzasadnienia wyroku sądu okręgowego, jako odwoławczego od wyroku sądu pracy. 19. XII. 1935 r. C. I. 1699/35.

leśne bądź poleśne. Wobec tego działka gruntu o obszarze poniżej 5 hektarów, wydzierżawiona w celu wykarczowania pni pozostałych po wyciętych drzewach, nie podlega ustawie o ochronie drobnych dzierżawców rolnych. 24. X. 1935 r. C. I. 767/35.

Art. 112 rozp. z dnia 24. XI. 1927 r. o ubezpieczeniu pracowników umysłowych (Dz. U. poz. 911).

Z mocy art. 112 pow. rozp. pracodawca ponosi odpowiedzialność za niezgłoszenie pracownika do ubezpieczenia niezależnie od sposobu wynagrodzenia pracownika. 20. IX. 1935 r. C. I. 1185/35.

Art. 10 rozp. z 23. XII. 27 r. o zapobieganiu upadłości. (Dz. U. Nr. 3/1928 poz. 20).

Art. 10 rozporządzenia o zapobieganiu upadłości, zezwalając sądowi na jednoczesne, w jednym wyroku, rozstrzygnięcie podania dłużnika o odroczenie wypłat i wierzyciela o ogłoszenie upadłości, ma na myśli jedno postępowanie sądowe, gdy zaś postępowania z jednego i drugiego podania toczą się w różnych instancjach, załatwienie podań jednym wyrokiem nie jest możliwe i wobec braku wyraźnego przepisu ustawy w tej mierze rozstrzygnięcie kwestii, czy wniosek o odroczenie wypłat powinien być rozstrzygnięty przed załatwieniem apelacji w przedmiocie wniosku o ogłoszenie upadłości, powinno być pozostawione rozwadze sądu meriti. 4. X. 1935 r. C. I. 219/35.

Art. 19 rozp. z 23.XII. 1927 r. o zapobieganiu upadłości. (Dz. U. 1928 r., poz. 20).

Jeżeli bezpośrednio po umorzeniu postępowania nadzorczego wszczęte zostanie postępowanie upadłościowe, to wierzytelność, powstała podczas postępowania nadzorczego i jako taka, korzystająca w myśl art. 19 i 21 rozporządzenia z 23 grudnia 1927 r. o zapobieganiu upadłości (Dz. U. 1928 r., poz. 20) z faktycznego przywileju, nie utraca swego charakteru uprzywilejowanego z chwilą wszczęcia postępowania upadłościowego. 20.XII. 1935 r. C. I. 2058/35.

Art. 32 lit. a rozp. Prezydenta Rzplitej z dn. 16.III. 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysłowych (Dz. U. Nr. 35, poz. 323).

Pracodawcy służy prawo niezwłocznego rozwiązania umowy z pracownikiem, który wbrew elementarnym zasadom uczciwości i lojalności nadużył zaufania pracodawcy przez niezawiadomienie go o nadużyciach, popełnianych przez innego współpracownika, chociażby nawet swego bezpośredniego szefa. 9.I. 1936 r., C I 2569/35.

Art. 9 rozp. z 16.III. 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysł. (Dz. U. p. 323).

Organizowanie lub zakładanie przez pracownika w czasie trwania stosunku pracy własnego przedsiębiorstwa nie jest równoznaczne z prowadzeniem w tym czasie własnego przedsiębiorstwa i nie wytwarza jeszcze dla pracodawcy żadnej szkodliwej konkurencji, wobec czego nie uprawnia go do niezwłocznego rozwiązania umowy. 5.XII. 1935 r., C I 1543/35.

Art. 32 lit. h rozp. Prezydenta Rzplitej z dnia 16.III. 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysłowych (Dz. U. Nr. 35, poz. 323).

Prawodawca w art. 32 lit. h pow. rozp. ma na względzie takie wydarzenia, które nastąpiły po zawarciu umowy; wprowadzenie zaś w błąd pracodawcy co do moralnych kwalifikacyj pracownika (w przypadku uprzedniej jego karalności) mogłoby skutkować rozwiązanie umowy bez wypowiedzenia, gdyby zostało ustalone, że pracownik przy przyjmowaniu posady udzielił fałszywych informacyj i zapytywany o przeszłość okazał złą wolę przez zatajenie niekorzystnych dla niego faktów. 11.IX. 1935 r., C I 233/35.

Art. 3 rozp. Prezydenta Rzplitej z 17.III. 1928 r. (Dz. U. poz. 326).

Decyzje zwierzchności hipotecznej w postępowaniu egzekucyjnym, dotyczącym poszukiwania należności Tow. Kred. z tytułu udzielonej pożyczki, mają powagę rzeczy osądzonej i w drodze powództwa wzruszane być nie mogą. 6.XII. 1935 r., C I 506/35.

§ 17 rozp. Ministra Skarbu z dn. 31.I. 1929 r. w sprawie przymusu ubezpieczenia od ognia ruchomości w gospodarstwach rolnych, przymusu ubezpieczenia żywego inwentarza od wypadków śmierci oraz przymusu ubezpieczenia plonów od gradobicia (Dz. U. Nr. 13, poz. 112).

W myśl § 17 pow. rozp. co do przymusu ubezpieczenia od ognia, ubezpieczenie, zawarte poza zakładem, któremu wykonanie przymusu powierzono, nie jest nieważne, jedynie ubezpieczony utraca w takim przypadku prawo do otrzymania odszkodowania od zakładu, któremu wykonanie przymusu powierzono. 31.X — 14.XI. 1935 r., C I 524/35.

Art. 9 ust. z 18.III. 1932 r. o dobrach skonfiskowanych przez b. rządy zaborcze uczestnikom walk o niepodległość (Dz. U. p. 189) i § 11 rozp. z 7.VI. 1932 r. w sprawie trybu oszacowania dóbr, skonfiskowanych przez b. rządy zaborcze uczestnikom walk o niepodległość a podlegających wydaniu przez Państwo Pol-

skie, oraz w sprawie wyznaczenia władz i określenia ich postępowania w związku z wymiarem i poborem podatku od tych dóbr (Dz. U. poz. 491).

W myśl art. 9 ustawy z 18.III. 1932 r. o dobrach skonfiskowanych przez b. rządy zaborcze uczestnikom walk o niepodległość i stosownie do § 11 rozp. z 7.VI. 1932 roku w sprawie trybu oszacowania dóbr skonfiskowanych przez b. rządy zaborcze uczestnikom walk o niepodległość a podlegających wydaniu przez Państwo Polskie, oraz w sprawie wyznaczenia władz i określenia ich postępowania w związku z wymiarem i poborem podatku od tych dóbr (Dz. U. poz. 491) Skarb Państwa jest uprawniony do dokonania czynności, od których uzależniona jest możność uzyskania zabezpieczenia podatku spadkowego, wymierzonego od majątku, zasądzonego potomkowi uczestnika walk o niepodległość, a więc również ma prawo uzyskać przepisanie w wykazie hipotecznym własności tych dóbr na nowego właściciela. 15.XI. 1935 r., C I 936/35.

§ 43 i 44 regulaminu przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych (Dz. U. z 1928 r. Nr. 89, poz. 783, zał. II).

Brzmienie § 44 tego regulaminu nie nasuwa wątpliwości, iż poza wskazanymi tam warunkami — stwierdzenia zaginięcia przesyłki przed odbiorem za pomocą urzędowego protokółu zgodnie z § 43 regulaminu lub niesporządzenia protokółu z winy kolei żelaznej — dochodzenie odszkodowania za częściowe zaginięcie przesyłki po jej odbiorze jest niedopuszczalne, albowiem w braku tych warunków ma zastosowanie ogólny przepis p. 1 § 44 regulaminu o wygaśnięciu wszelkich roszczeń odbiorcy względem kolei. 22.X. 1935 r., C I 358/35.

Art. 1 i 6 ustawy z 28.III. 1933 r. (Dz. U. Nr. 23, poz. 187).

Ustawa z dnia 28 marca 1933 r. o wstrzymaniu eksmisji dzierżawców gruntów, zajętych pod budynki i położonych w obrębie wsi i osad na obszarze okręgów sądów apelacyjnych w Warszawie, Lublinie i Wilnie, jako prawo wyjątkowe winna być ściśle stosowana, nie może przeto dotyczyć przypadku, gdy dzierżawca posiada nie tylko grunt, zajęty pod budynki, lecz jeszcze i przylegający teren, w myśl bowiem art. 6 ustawy nie dotyczy ona gruntów, chronionych ustawą z dn. 31 lipca 1924 r. w przedmiocie ochrony dzierżawców rolnych (Dz. U. Nr. 75 poz. 741) wraz z późniejszymi zmianami. 28.VIII. 1935 r., C I 2092/34.

Art. 15 ustawy z 28.III. 1933 r. (Dz. U. Nr. 29, poz. 250).

Art. 15 ustawy z 28.III. 1933 r. o wykupie przez dzierżawców gruntów, zajętych pod budynki oraz gruntów czynszowych w miastach i miasteczkach na obszarze sądów apelacyjnych w Warszawie, Lublinie i Wilnie, wymaga — jako jednego z zasadniczych warunków — udowodnienia, iż grunt był pierwotnie wydzierżawiony celem postawienia na nim budynków. Jeżeli przeto grunt — chociażby nawet włączony do miasta jako plac budowlany — został według niewątpliwych danych wydzierżawiony na uprawę roli, to dzierżawcy nie mają prawa do wykupu tegoż gruntu. 1.X. 1935 r., C I 250/35.

Ustawa z 28.III. 1933 r. (Dz. U. Nr. 39, poz. 311).

Przepisy ustawy z dn. 28.III. 1933 r. o grobach i cmentarzach wojennych, wyłączające rozpoznawanie w drodze sądowej sporów o odszkodowanie za grunty, zajęte na cmentarze wojenne, mają zastosowanie w sporach, wszczętych w tym przedmiocie przed wejściem w życie powyższej ustawy. 11.XII. 1935 r., C I 970/35.

Art. 8 ust. z 29.III. 1933 r. (Dz. U. poz. 213).

Zapłata przez dłużnika odsetek za czas po 1.IV. 1933 r. dokonana już po wystąpieniu wierzyciela z żądaniem spłaty kapitału nie może usunąć przewidzianych w art. 8 ustawy z dn. 29.III. 1933 r. (Dz. U. poz. 213) skutków dopuszczonej przez dłużnika zwłoki i przywrócić mu utracone prawo korzystania z moratorium hipotecznego.

Brak uprzedniego wypowiedzenia kapitału hipotecznego przez wierzyciela nie może być powodem oddalenia jego powództwa o spłatę tegoż kapitału, jeżeli dłużnik zalega z zapłatą odsetek za okres czasu, wskazany w art. 8 ustawy z dnia 29 marca 1933 r. (Dz. U. poz. 213). 3.I.1936 r., C I 1132/35.

Art. 1 rozp. Prezydenta Rzplitej z dnia 12.VI. 1934 r. o wierzytelnościach w walutach zagranicznych.

Rozporządzenie z dnia 12 czerwca 1934 r. o wierzytelnościach w walutach zagranicznych (Dz. U. poz. 509) nie pozbawiło dłużnika prawa zwolnienia się z długu, wyrażonego w walucie zagranicznej, przez zapłatę dłużnej sumy przede wszystkim w danej walucie obcej, wobec czego sąd, zasądzając wierzytelność, wyrażoną w walucie zagranicznej, winien przede wszystkim zasądzić ją w tej obcej walucie i tylko na przypadek, gdyby dłużnik nie skorzystał z prawa dokonania zapłaty w obcej walucie, wskazać w wyroku równowartość jej w złotych, obliczoną według przepisów rozporządzenia z dnia 12 czerwca 1934 r. 14.II. 1936 r., C I 1491/35.

Orzecznictwo Izby Karnej Sądu Najwyż.

Art. 61 K. K. w związku z art. 379 K. P. K. Odmowa zawieszenie kary.

Uzasadnienie odmowy zastosowania warunkowego zawieszenia kary, jedynie tym, iż oskarżony dopuścił się przestępstwa z niskich pobudek (np z chęci zysku), stanowi istotną obrazę art. 379 K. P. K. w związku z art. 61 K. K. (24.II.36 Nr. 2 K. 1916/35).

Art. 225 K. K. Zamiar pomocnika, nie znającego przedmiotu zabójstwa i indywidualnie, w świetle odpow. karnej.

1. Istotą zbrodni z art. 225 K. K. jest zabójstwo człowieka, nie wyłącza więc zamiaru zabicia człowieka alternatywność przedmiotu, jaki ma być zaatakowany i związana z tym nieokreśloność imienia lub indywidualna.

2. Zamiar zabicia człowieka bezpośredni czy ewentualny, nie jest wyłączony i istnieje w wymaganej prawem postaci także wtedy, gdy chodzi o zabicie którejkolwiek osoby z grupy osób, choćby nieznanej pomocnikowi, skoro godzi się na zabicie każdej z nich czy jednej z nich (Proces O. U. N. d. 22.VI.36 Nr. 1 K. 500/36).

Art. 227 K. K. Pojęcie „współczucia”.

O współczuciu, które by uzasadniało zastosowanie art. 227 K. K., może być mowa tylko w wypadku, gdy sprawca przekonany jest o tym, że osoba, żądająca śmierci, cierpi tak silnie, iż ze względu na jej cierpienia śmierć stanowi dla niej raczej dobrodziejstwo i że tylko śmierć może ją od tych cierpień wybawić. (24.II.36 Nr. 2 K. 2240/35).

Art. 264 K. K. Charakter podstępu.

Art. 264 K. K. nie wymaga, by w zakresie działania użyto szczególnego podstępu lub chytrości; wystarcza każde działanie, zdolne wprowadzić w błąd. Na równi z zamiarem całkowitego niedopełnienia umowy stoi zamiar działań następnych, które by miały pozór usiłowań jej dopełnienia. (4.II.36. Nr. 3 K. 2014/35).

Art. 267 K. K. Chęć niesłusznego wzbogacenia się, jako pobudka czynu z art. 267 K. K.

Chęć niesłusznego wzbogacenia się może stanowić pobudkę czynu, która narówni z innymi możliwymi pobudkami czynu z art. 267 K. K. jest obojętna dla stanu faktycznego, wyczerpującego ustawową istotę tego przestępstwa. Brak ustalenia w wyroku chęci świadomie niesłusznego wzbogacenia się nie może uzasadnić zarzutu nieprawidłowego zakwalifikowania czynu oskarżonego. (5.XII.35 Nr. 1 K. 603/35).

Art. 269 K. K. w związku z art. 110 — 116 ustawy z dn. 29.X. 1920 r. o spółdzielniach (Dz. Ust. poz. 733).

Dla zastosowania art. 269 K. K. wystarcza ustalenie niebezpieczeństwa szkody, spowodowanej działaniem sprawcy. Szkoda ta musi leżeć w sferze interesów majątkowych powierzonych sprawcy, choć rodzaj jej może być rozmaity, może polegać zarówno na „damnum emergens“, jak i na „lucrum cessans“. Przepisy karne art. 110—116 ustawy o spółdzielniach (Dz. Ust. poz. 733/20 r.) nie kolidują z przepisami K. K. W szczególności wykroczenie, przewidziane w ustępie 1 art. 112 tej ustawy, wyczerpuje się w samym fakcie udzielania niedozwolonego ustawą lub statutem kredytu. Jeżeli jednak udzielenie takiego kredytu powoduje szkodę w interesach majątkowych spółdzielni, to wchodzi w grę art. 269 K. K. (28.II.36. Nr. 1 K.1537/35).

Art. 271 K. K. Istota przestępstwa.

Dla stosowania art. 271 K. K. jest pod względem podmiotowym niezbędne ustalenie, że sprawca wie, iż swym działaniem przeszkadza wykonywaniu lub ochronie cudzego prawa rybołówstwa, polowania i t. d. (14.I.36. Nr. 2 K. 1699/35).

Art. 7 i 360 K. P. K. Prawo sądu do ustaleń w materii, objętej toczącym się postępowaniem w innych sądach.

Zgodnie z przepisami art. 7 i 360 K. P. K. sąd orzekający może czynić ustalenia potrzebne dla rozpatrywanej sprawy z materii objętej sprawami, toczącymi się w innych sądach, bez wyczekiwania na rozstrzygnięcia innych sądów. Sąd, przy ustaleniach w postępowaniu karnym, nie jest związany orzeczeniami innych władz i urzędów. K. P. K. nie przewiduje przerwy postępowania w celu wyczekiwania na rozstrzygnięcie innych sądów i urzędów. (22.VI.36 Nr. 1 K. 500/36).

Art. 88, 89 lit. b w zw. z art. 514 lit. d i 515 K. P. K. Nieuzasadniona odmowa wyznaczenia obrońcy.

W razie stwierdzenia ubóstwa oskarżonego i zgłoszenia przez niego prośby o wyznaczenie obrońcy z urzedu, prezes sądu obowiązany jest obrońcę wyznaczyć. Nieuzasadniona odmowa wyznaczenia obrońcy z urzędu nie zawsze musi spowodować uchylenie wyroku, a tylko w przypadkach, wskazanych w art. 88 K. P. K. (art. 514 lit.

d K. P. K.); w przypadkach przepisem tym nie objętych — jedynie w warunkach art. 515 K. P. K. t. j. jeżeli w konkretnym przypadku mogła mieć wpływ na treść wyroku. (20.III.36. Nr. 1 K. 47/36)

Art. 458 § 2 K. P. K. w związku z art. 296 K. P. K. Zawiadomienie stron o złożonych wnioskach.

Z mocy szczegółowego przepisu § 2 art. 458 K. P. K. wnioski przewidziane w art. 296 K. P. K. w sądzie grodzkim składać można na pierwszej rozprawie głównej, przy czym ani ten przepis, ani żaden inny nie nakłada na sąd grodzki obowiązku zawiadomienia o tym stron. (20.XII.35. Nr. 2 K. 1475/35).

Art. 464 i 469 K. P. K. Przychylenie się prokuratora do słusznego zażalenia.

Uprawnienia władzy sądowej z art. 469 K. P. K. w kwestii możności przychylenia się do słusznego zażalenia dotyczą również prokuratora w zakresie zażaleń stron na jego postanowienie o umorzeniu dochodzenia. Prokurator ma również możność ich uwzględnienia. (15.XI.35 Nr. 1 K. 733/35).

Art. 473, 490 i 500 K. P. K. Nieważność wyroku z mocy prawa.

W stadium przygotowawczym do rozprawy odwoławczej konieczne jest sprawdzenie z urzędu, czy istnieje w sprawie wyrok sądu 1-szej instancji (zaskarżony) i czy nie jest dotknięty nieważnością z mocy prawa (art. 490 i nast. K. P. K.), a w razie stwierdzenia takiej nieważności wydanie postanowienia w myśl art. 14 K. P. K. Wyrok, wydany z obrazą przepisów, powodujących taką bezwzględną nieważność, prawnie nie istnieje, nie może być zatem przedmiotem rozpoznania dla sądu odwoławczego. (14.II.36. Nr. 1 K. 1225/35).

Art. 488 K. P. K Zawiadomienie o przesłaniu apelacji.

Niedoręczenie obrońcy zawiadomienia o przesłaniu apelacji przy jednoczesnym doręczeniu takiego zawiadomienia oskarżonemu, — nie stanowi żadnego uchybienia procesowego. (12.II.36. Nr. 2 K. 2467/35).

Art. 493, 296 i 332 K. P. K. Ponowienie dowodu w apelacji.

Nieponowienie na rozprawie 1-ej instancji dowodu odrzuconego postanowieniem zapadłym przed tą rozprawą, nie uprawnia sądu odwoławczego do odrzucenia tego dowodu, w myśl art. 493 K. P. K., w razie ponowienia go w piśmie apelacyjnym (7.XI.35 Nr. 1 K. 938/35).

Art. 497 § 2 K. P. K. w związku z art. 490 § 3 K. P. K. Odczytywanie pism na rozprawie odwoławczej.

Do pism, które w myśl art. 497 § 2 K. P. K. odczytuje się na rozprawie odwoławczej, nie odnoszą się pisma i wnioski stron, składane przez strony przed rozprawą i przed rozprawą rozpoznane. (12.II.36. Nr. 2 K. 2467/36).

Art. 523 K. P. K. Uchybienie procesowe za zgodą strony.

1. Przepis art. 523 K. P. K. ma zastosowanie wyłączne tylko do kasacji i nie może uchylać w postępowaniu przed sądami merytorycznymi postanowienia wydanego dla tych sądów w art. 350 § 2 K. P. K. 2. Zasięg działania rygoru, przewidzianego w art. 523 K. P. K. jest względny, ściśle osobisty i w myśl kardynalnej zasady prawa „vigilantibus sunt leges scriptae” nie dotyczy strony, która swym wnioskiem lub zgodą nie zaaprobowała uchybienia. (3.VI. 36. Nr. 2 K. 2140/35).

Art. 576 w związku z art. 13 i 467 K. P. K. Ponowienie wniosku o przyznanie prawa ubogich i przyjęcie kasacji przez sąd.

1. Na odmowne załatwienie wniosku o przyznanie prawa ubogich nie służy prawo ponowienia wniosku, choćby nawet termin dla jego zgłoszenia jeszcze nie upłynął. 2. Orzeczenie o przyjęciu kasacji przez sąd okręgowy zamiast prezesa sądu — z mocy i w trybie art. 467 K.P. K., wobec przepisu § 2 art. 13 K. P. K. nie jest z tego powodu nieważne. (11.XII.35 Nr. 3 K. 1874/35).

Ustawa o Ustr. Sądów powszechnych z dnia 6.II.28 (Dz. Ust. poz. 863/32) w związku z art. 13 i 30 K. P. K. Skład sądu i jego właściwość w razie łącznego rozpatrywania spraw.

Art. 13 K. P. K. ma zastosowanie w przedmiocie właściwości wtedy, jeżeli w łonie tego samego sądu nie zachowano zakresu o właściwości w sensie składu sądzącego, jednak w razie sądzenia sprawy w równorzędnym sądzie, nie przewidującym w swojej organizacji składu z udziałem przysięgłych, sprawa będzie właściwie osądzona w takim składzie, w jakim dany sąd rozpatruje analogiczne sprawy. 2. Wszystkie sądy okręgowe są w sensie hierarchiczno - ustrojowym równorzędne (art. 1 U. S. P.; rozdz. III U. S. P.). Każdy ma jednakową pełną przedmiotowo jurysdykcję I instancji (art. 19 K. P. K. i art. 3 przepis. wprow. K. P. K. w związku z art. 22 K. P. K.). (22.VI.36 Nr. 1 K. 500/36).

Art. 22 i 215 U. K. S. w związku z art. 36 i 31 K. K. Zbieg idealny przestępstw pospolitych i karnych-skarbowych.

1. W wypadku jednoczynowego (idealnego) zbiegu — przestępstwa, podlegające-

go U. K. S., z przestępstwem pospolitym — ogólne zasady K. K. nie mają zastosowania. 2. Z art. 215 i 22 U. K. S. wynika, że w wypadku zbiegu cytow. (jednoczynowym) ustawa karno-skarbowa każe postępować tak, jakby zachodził nie zbieg jednoczynowy, lecz wieloczynowy (realny). W wypadku przytoczonym w tezie 1-ej „dopuszczalne są i w zasadzie nakazane" osobne postępowania sądowe, przy czym zarzut „rei iudicatae" nawet po uprawomocnieniu się orzeczenia jednego postępowania sądowego jest niedopuszczalny, a łączny wymiar kary jest wymierzany nie według art. 36, lecz art. 31 i nast. K. K. (10.III.36. Nr. 1 K. 17/36).

Art. 114 U. K. S. Przypadek jako cecha „loterii".

Impreza, polegająca na jednostronnym świadczeniu przedsiębiorcy, chociażby uzależnionym przez niego od przypadku, bez wzajemnego i bezwarunkowego świadczenia biorącej udział w tej imprezie drugiej strony, nie posiada cech loterii ani w rozumieniu ustawy z dnia 23 marca 1920 r., ani w rozumieniu art. 114 U. K. S. (17.XII.35. Nr. 3 K. 1681/35).

Art. 114 lit. b U. K. S. Wina nieumyślna.

Zarówno sprzedaż jak nabywanie losów loterii obcokrajowej oraz jej reklamowanie, jest w myśl art. 114 lit. b U. K. S. karalne także w wypadku winy nieumyślnej. (17.XII. 35 Nr. 3 K. 1358/35)

Art. 23 ustawy o państw. podat. przemysł. Cz. II lit. C. rozdz. XIX taryfy. Pojęcie silnika mechanicznego.

1. Ustawa o państw. podat. przemysł. nie ogranicza stosowania silników mechanicznych tylko do fabrykacji w ścisłym słowa tego znaczeniu t. j. do produkcji czy wytwarzania. 2. Maszyna, — większych, czy mniejszych rozmiarów poruszana napędem elektrycznym, wraz z energią elektryczną stanowi sama w sobie zespół mechaniczny, który, o ile posługiwało się nim przedsiębiorstwo fryzjerskie, w celu świadczenia zamówionych usług, podpada pod pojęcie silnika mechanicznego. (28.III.36. Nr. 3 K. 1820/35).

Art. 29 ust. o państw. pod. przemysł. w brzmieniu obwieszcz. z dn. 9.VIII.34 r. (Dz. Ust. poz. 716). Miejscowości (stacje) klimatyczne i lecznicze, a letniskowe w zw. z wykupieniem świadectwa przemysłowego.

Przedsiębiorstwa sezonowe (a więc pensjonaty) prowadzone w zwykłych miejscowościach letniskowych mogą korzystać ze świadectw przemysłowych półrocznych, jednak nie z mocy samego prawa, jak przedsiębiorstwa w miejscowościach typu uzdrowiskowego, lecz z mocy szczególnego zezwolenia Izby Skarbowej, udzielonego na indywidualną prośbę płatnika, w myśl ust. 2 art. 29 ust. o państw. pod. przemysł. w brzmieniu z dn. 9.VIII.34 jednakowym z dawn. art. 32 (8.V.36 Nr. 1 K. 204/36).

Art. 98 ustawy o państw. pod. przem. (Dz. U. poz. 110/32). Istota czynu.

Przez czyn przewidziany w art. 98 cyt. ustawy rozumieć należy prowadzenie danego przedsiębiorstwa bez właściwego świadectwa, wymaganego przez ustawę nie zaś przez władzę skarbową. Kupiec z tytułu swego zawodu obowiązany jest znać przepisy ustawy i wykupić świadectwo, jakie jest wymagane przez ustawę, a nie takie, jakie było tolerowane przez władze skarbowe. (3.XII.35 Nr. 1 K. 952/35).

Art. 178 ordynacji podatkowej z dnia 15 marca 1934. (Dz. Ust. poz. 346). Prowadzenie przedsiębiorstwa zarobkowego w rozumieniu ust. o państw. podat. przemysł. pod pozorem instytucji filantropijnej w świetle p r z e p i s ó w k a r n y c h.

Niezależnie od brzmienia Statutu Towarzystwa, który wskazuje na jego charakter i cele filantropijne — sąd, po ustaleniu, iż mimo pozorów, ujawnionych w Statucie, w istocie Towarzystwo prowadzi przedsiębiorstwo obliczone na zysk w rozumieniu lit. *a* art. 1 ustawy o państwowym podatku przemysłowym bez stwierdzenia nawet w szczególności charakteru prawnego danego przedsiębiorstwa (np. spółdzielnia czy inny typ przedsiębiorstwa) — może skazać winnych z art. 178 ordynacji podatkowej. (27.VIII.36 Nr. 1 K. 392/36).

Art. 179 Ordyn. podatk. z dn. 15.III. 34 (poz. 346) w związku z nowelą z dn. 14.I.36 r. Dz. Ust. poz. 13/36. Karalność nieprawdziwego zeznania.

Zgodnie z gramatyczną wykładnią znowelizowanego przepisu art. 179 Ordyn. Podat. oraz motywami ustawodawczymi do noweli, karalne jest nie tylko rzeczywiste przyczynienie się (działanie lub zaniechanie) do udaremnienia lub uszczuplenia należnego podatku, lecz wystarcza do ustalenia karalności sama możliwość takiego skutku. (6.VI.36. Nr. 1 K. 270/36).

Art. 5 lit. d ustawy z 1.VI.22 r. o monopolu tytoniowym (Dz. Ust. poz. 409) Wytwarzanie papierosów.

Przepisy art. 5 lit. d i art. 12 ustawy z 1 czerwca 1922 r. o monopolu tytoniowym określają, w jakich wypadkach wytwarzanie papierosów jest dozwolone, a w jakich zabronione. Okoliczność, czy zapłata za papierosy była regulowana gotowizną, czy w

inny sposób, pozostaje bez wpływu na uznanie tranzakcji za sprzedaż papierosów (4.X.35 Nr. 2 K. 1102/35).

Ustawa z dn. 22.VI. 23 r. w przedmiocie substancji i przetworów odurzających (Dz. Ust. poz. 559). Zaskarżenie wyroku przez władze skarbowe.

Do podnoszenia zarzutu niezastosowania ustawy z 22.VI. 23 r. władze skarbowe nie są powołane, albowiem zaskarżenie przez nie orzeczeń sądowych (§ 3 art. 222 U. K. S.) może dotyczyć tylko przestępstw ściśle przez ustawę karną skarbową w art. 1 tejże ustawy wymienionych. (3.XII.35. Nr. 2 K. 1407/35).

Art. 24, 26 i 34 ustawy o powszechnym obowiązku wojskowym (z dn. 23.V 1924 D. U. poz. 455/32 r.). Zgłoszenie się do poboru wojskowego.

Zgłoszenie się do rejestracji osób podlegających powszechnemu obowiązkowi wojskowemu, celem wciągnięcia do rejestru poborowego, nie jest równoznaczne ze zgłoszeniem się do poboru wojskowego. (13.XI.35 Nr. 1 K. 864/35).

Art. 40 rozp. Prez. Rz. z 24.VI. 1927 r. o ochronie lasów nie stanowiących własności Państwa (Dz. Ust. poz. 932/27 r.).

1. Skoro plan urzędowania gospodarstwa leśnego i plan gospodarczy oznaczają dozwolone cięcia według przestrzeni gruntu albo w stosunku procentowym drzewostanu, to kwestia przyrostu naturalnego nie odgrywa żadnej roli. 2. Przepis art. 40 rozp. Prez. Rz. z 24.VI. 1927 nie daje żadnych podstaw do wyłączenia przy obliczaniu wartości ściętych drzew — będącej podstawą kary, gałęzi. (6.XII.35 Nr. 2 K. 1522/35).

Art. 49 rozporz. Prez. Rzplitej z dn. 13.IX. 27 r. o opodatkowaniu cukru (Dz. Ust. poz. 700/27 r.). Wykrystalizowanie się cukru z melasy.

Wykrystalizowanie się cukru z melasy nie jest technicznym sposobem produkcji cukru, przeto cukier, który wytworzył się z melasy przy współdziałaniu nieprzewidzianych okoliczności, nie może być uważany za techniczny wytwór produkcji cukrowni. (14.I.36. Nr. 2 K. 1621/35).

Art. 55 rozp. Prez. Rz. o organizacji więziennictwa z dn. 7.III.28 r. Dz. Ust. poz. 272 w związku z art. 150 K. K. Niezaliczenie więźniowi odbytej kary w trybie art. 55 cytowanego rozporz. a art. 150 K. K.

Przepis art. 150 K. K. nie uchylił ani wyraźnie ani milcząco przepisu art. 55 rozp. Prez. Rz. o organizacji więziennictwa. Swoisty środek represji penitencjarnej za ucieczkę więźnia, przewidziany w cytowanym art. 55 rozp. o organizacji więziennictwa nie jest identyczny z karą wymierzoną za przestępstwo, nie jest z nią ani w idealnym zbiegu ani w kolizji i może być stosowany przez sądy zupełnie niezależnie od kar za przestępstwa.

Uzasadnienie: Kara wymierzona z art. 150 K. K. jest nowym zjawiskiem. Środek zaś z art. 55 cytowanego rozporządzenia wywiera swój skutek prawny w sferze dawnego zjawiska — kary wymierzonej za przestępstwo poprzednio spełnione. (26. V.36. Nr. 2 K. 188/36).

Art. 190 i inn. prawa o ochronie wynalazków, wzorów i znaków towarowych (Rozp. Prezyd. z dn. 22 marca 1928 r. Dz. Ust. poz. 384). Ochrona znaków towarowych w świetle postępowania karnego.

1. Zarejestrowany znak towarowy zostaje pod ochroną prawa, mimo zaskarżenia jego ważności w Urzędzie Patentowym. 2. W postępowaniu karnym kwestię wkroczenia w zakres wyłączności prawa do znaku towarowego rozstrzyga sąd w płaszczyźnie art. 7 K. P. K. 3. Zawieszenie postępowania karnego celem rozstrzygnięcia istnienia lub nieistnienia prawa z rejestracji znaku towarowego jest niedopuszczalne, jako sprzeczne z zasadami Kod. Post. Karnego. (25.VI.36 Nr. 3 K. 653/36).

Okólnik Min. Sk. z 14.XII. 32 r. L. D. V. 53541/4/32, art. 75 rozp. Prez. Rz. z 26.III. 27 r. o monop. spir., § 306 rozp. Min. Sk. z 30.IX. 32 r., art. 98 ust. o państw. podat. przemysł. i art. 181 ord. pod. Hurtowe składy piwa.

1. Z okólnika Min. Sk. z 14.XII. 32 r. L. D. V. 53541/4/32 wynika, że hurtowe składy piwa, które w r. 1931 miały obrót większy niż 30.000 zł. były obowiązane wykupić na r 1933 świadectwo przemysłowe II kat. 2. Z przepisów ustępu 3 art. 75 rozp. Prez. Rzplitej z 26.III. 27 r. o monopolu spirytusowym i ust. 6 § 306 rozp. Min. Sk. z 30.IX. 32 r. wynika, że hurtowy skład piwa, chociażby należący do browaru lecz znajdujący się poza jego obrębem, jak każdy skład prywatny, powinien mieć koncesję, uiszczać opłaty patentowe oraz nabyć świadectwo przemysłowe. 3. Hurtowy skład piwa, poza obrębem browaru, nie może być prowadzony na podstawie karty rejestracyjnej bez świadectwa przemysł. II kat. handl. 4. Zarówno art. 98 ust. o państwow. podat. przemysł. jak i 181 ord. podat. nakłada odpowiedzialność za prowadzenie przedsiębiorstwa bez świadectwa przemysłowego na osoby faktycznie prowadzące przedsiębiorstwo. (17.XII.35. Nr. 3 K. 1502/35).



Ś. P.

EDWARD WOLFF

Sędzia Sądu Apelacyjnego w Lublinie, współzałożyciel i członek Komitetu Redakcyjnego „Głosu Sądownictwa".

Zmarł w Warszawie dn. 17 października 1936 roku, przeżywszy lat 49.

Ś. P. EDWARD WOLFF

Niezbadane są zrządzenia Opatrzności. Prawomocnym jej wyrokiem przecięte zostało w dn. 17 października r. b. pasmo dni doczesnej wędrówki, ziemskiego bytowania i bojowania naszego redakcyjnego Kolegi - Przyjaciela, sędziego Sądu Apelacyjnego w Lublinie ś. p. Edwarda Wolffa.

Odszedł od nas w pełni męskich sił, w pełni pragnienia najdłuższego trwania, twórczego działania.

Bo wszystko w Nim było radością życia, energią, inicjatywą, entuzjazmem, zapałem.

Kochał życie i wielbił piękno jego w najbardziej różnorodnych przejawach.

A i ostatnio nawet, zmagając się w ciągu długich tygodni z potęgą i grozą ciężkiej choroby, walcząc o prawo do życia, o życiu tylko myślał, o przyszłych swoich pracach, o tym, co dobrego, co pięknego przyszłość Mu jeszcze przynieść może.

Barwne, bujne, niecodzienne było życie całe ś. p. Kolegi Wolffa. Niższe i średnie klasy jednego z gimnazjów warszawskich, następnie — daleki Kaukaz, matura w Tyflisie; potem studia w Czechach — w Akademii Rolniczej w Taborze; później — wydział prawa na uniwersytecie w Petersburgu; jednoczesne zaprawianie się do przyszłej pracy piśmienniczej w wychodzącym wówczas w stolicy Rosji polskim „Dzienniku Petersburskim". W czasie wielkiej wojny światowej — dłuższy okres przymusowej frontowej służby wojskowej w armii rosyjskiej; praca organizacyjna w Związku Wojskowych Polaków.

W odrodzonej Polsce po ukończeniu szkoły Sztabu Generalnego służba w różnych działach Ministerstwa Spraw Wojskowych (w Departamencie I-szym, przy Dowództwie Wybrzeża Morskiego, w Departamencie Sprawiedliwości); w tym okresie w r. 1920-ym — front polsko - sowiecki. Przejście do sądownictwa powszechnego; aplikacja sądowa; pierwszy posterunek sądowniczy w dalekim kresowym Sądzie Grodzkim — w Baranowiczach; różnorodna tam i wytężona działalność społeczna; później w Łomży — sędzia grodzki i okręgowy; praca wybitna w miejscowym Kole Zrzeszenia Sędziów i Prokuratorów; powołanie do życia jedynego chyba w małym ośrodku sądowniczym czasopisma prawniczego „Odgłosów Łomżyńskich". W końcu 1928 r. objęcie stanowi-

ska sędziego w stołecznym Sądzie Okręgowym a po roku — wiceprokuratora Sądu Najwyższego.

Kilkoletnie urzędowanie w Warszawie — to najbujniejszy, najwięcej owocny, może najpiękniejszy okres życia ś. p. Kolegi Wolffa — na terenie zawodowym a jednocześnie społecznym — w Zrzeszeniu Sędziów i Prokuratorów w charakterze członka Zarządu Głównego a przede wszystkim — w „Głosie Sądownictwa".

Był współtwórcą naszego wydawnictwa zrzeszeniowego, jego współzałożycielem, administratorem, do ostatniej chwili czynnym członkiem Komitetu Redakcyjnego, dobrym jego duchem. W pracę redakcyjną i piśmienniczą wkładał On całą duszę, serce gorące, całe umiłowanie haseł, o które „Głos Sądownictwa" walczył i walczy w wiernej służbie idei niezawisłości sędziowskiej. Trwał mocno, nieustępliwie, bezkompromisowo na swym posterunku, idąc śmiało na spotkanie burz i gromów życiowych.

Pamiętna dla sądownictwa polskiego jesień 1932 r. przesunęła ś. p. Kolegę Edwarda z Warszawy—do Lublina na stanowisko sędziego Sądu Apelacyjnego. Zmuszony do rozstania się z najbliższą redakcyjną rodziną, myślą pozostał z nami, „Głosowi Sądownictwa" zawsze wierny, całkowicie mu oddany, biorąc w dalszym ciągu udział w naszych redakcyjnych pracach, w stałej z nami pozostając łączności, dzieląc wszystkie nasze troski i nasze radości.

Na nowym terenie lubelskim, poza doskonale pełnionymi bezpośrednimi zawodowymi obowiązkami sądowymi, oddawał się z zamiłowaniem organizacyjnej pracy społecznej — w Zrzeszeniu Sędziów i Prokuratorów, w Towarzystwie Prawniczym, w Lidze Morskiej i Kolonialnej, zawsze pełen inicjatywy, zawsze — na czele.

Śmierć nieubłagana wyrwała z naszych zwartych bratnich sądowniczych szeregów dzielnego wysoce uspołecznionego sędziego, zacnego, szlachetnego, serdecznego Kolegę, spośród redakcyjnej rodziny — najbliższego z najbliższych człowieka.

W imię sprawiedliwości, której Zmarły wiernie służył, rzucamy te słowa pożegnania na świeżą mogiłę Kolegi-Przyjaciela, nierozerwalnymi węzłami związanego z „Głosem Sądownictwa", wypróbowanego współtowarzysza pracy w najtrudniejszym — „górnym i chmurnym" okresie rozwoju wydawnictwa. **K. F.**